



Vegastaden, Detaljplan 2 och Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Planutlåtande

Henrik Lundberg
Stadsarkitekt

Rikard Lundin
Planarkitekt

Inledning

Kommunstyrelsen gav 2006-10-18, § 194 Dåvarande Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta Vegastaden, Detaljplan 2.

Detaljplanen är upprättad 2009-10-14 och är ett led i att förverkliga programmet för Vegastaden inom kommundelen Vega. Detaljplanens huvudsyfte är planläggning för pendeltågsstation och ca 1 000 lägenheter i form av flerbostadshus och radhus samt två förskolor.

Detaljplanen bedöms medföra betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därför upprättats i anslutning till detaljplanen.

Hur samrådet har bedrivits

Förslag till detaljplan 2 för Vegastaden och MKB har under perioden 2008-10-06 – 2008-12-01 varit remitterade till berörda myndigheter, sakägare, föreningar m fl. Förslaget med tillhörande utredningar och MKB fanns under samma tid tillgängliga i kommunhusets entréplan där även en modell över detaljplan 1 och 2 fanns uppställd. Ett samrådsmöte hölls under remisstiden. Dessutom har förslaget med tillhörande utredningar och MKB funnits på kommunens hemsida under hela samrådstiden. Samrådsredogörelse har upprättats 2009-10-14. Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-11-18 att godkänna samrådet och att ställa ut detaljplaneförslaget och MKB.

Utställning

Detaljplaneförslaget och MKB har varit utställda för granskning under tiden 2009-12-07– 2010-01-25. Kungörelse om detta var införd i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2009-12-07. Under utställningstiden har planförslaget inklusive utredningar och MKB varit tillgängliga i kommunhusets entréplan tillsammans med en uppdaterad modell över detaljplan 1 och 2 och med kommande detaljplaner antydda. Utställningshandlingarna var utsända till berörda myndigheter, sakägare, föreningar m fl. Dessutom har utställningshandlingarna (planförslag, utredningar och MKB) funnits på kommunens hemsida.



Inkomna yttranden

I samband med utställningen har 23 yttranden inkommit. De inkomna yttrandena finns att ta del av i sin helhet på planenheten. I detta dokument är remissynpunkterna sammanfattade och sammanställda samt åtföljda av planenhetens kommentarer (Stadsbyggnadsförvaltningen).

Sist i dokumentet görs en sammanställning av de revideringar som gjorts i planhandlingarna till följd av inkomna synpunkter.



Följande yttranden har inkommit under utställningen:

Myndigheter, organisationer, föreningar m fl

Skrivelse nr:	Instans:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
1	Länsstyrelsen	10-01-29	ja
2	Lantmäterimyndigheten	10-01-20	ja
3	Vägverket	10-01-25	ja
4	Banverket	10-02-10	nej
5	SL	10-01-26	ja
6	Regionplanekontoret	10-02-02	ja
7	Vattenfall Eldistribution AB	10-01-22	ja
8	TeliaSonera Skanova Access AB	10-01-26	ja
9	Södertörns brandförsvarsförbund	09-12-29	ja
10	Stockholms Handelskammare	10-01-26	ja
11	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	10-01-22	ja
12	Miljönämnden	10-02-24	ja
13	Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott	10-03-18	ja

Lokala föreningar

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
14	Hallstens villaförening	09-12-28	nej
15	Kolartorps tomtägarförening	10-01-26	ja
16	Vega-Söderhagens fastighetsägareförening	10-01-25	nej
17	Villaägarna, Haninge-/Tyresökretsen	10-01-25	ja
18	Aktionsgruppen Rädda våra boenden i Vega	10-01-26	nej

Sakägare

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
19	E-M Tryggveson, Hallstens v 11, Täckeråker 2:195	10-01-22	nej
20	M Krestalica, M Nyström, Västra Täckeråkers v. 7, Täckeråker 2:175	10-01-20	nej
21	M och Ch Magnergård, Vattenfallsv. 3, Täckeråker 1:50	10-01-25	nej

Övriga inkomna synpunkter

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
22	J och S Persson, Bruswitz v. 9, Täckeråker 2:41	10-01-25	ja
23	Å Kolm, Söderhagsv. 20, Söderhagen 1:44	10-01-25	nej

SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPUNKTER MED KOMMENTARER

Synpunkter från myndigheter, föreningar m fl

1. Länsstyrelsen

Meddelar att det utställda planförslaget lämnas utan åtgärd.

2. Lantmäterimyndigheten

Inga synpunkter

3. Vägverket

Vägverket och kommunen har tecknat avtal om delfinansiering av trafikplatsen vid väg 73. Enligt avtalet påbörjas byggprojektet år 2013/14. Med tre års produktionstid är trafikplatsen då färdig år 2016/17. Genomförandet av den nya trafikplatsen och pendeltågsstationen Vega måste säkerställas innan detaljplan 2 antas. Utbyggnadstakten av bostäder måste sedan samordnas med kapaciteten hos det lokala och statliga vägnätet.

Kommunen har för detaljplan 2 valt att som planerande myndighet acceptera avstegsfall från gällande bullerriktlinjer. Vägverket förutsätter därmed att krav inte kommer att ställas på Vägverket att i egenskap av verksamhetsutövare åtgärda bullersituationen efter planens genomförande. Vägverket anser att detta bör skrivas in i exploateringsavtalet.

Vissa bulleråtgärder som beskrivs och visas på illustrationsplanen finns inte med på plankartan.

Gatumiljön ska utformas så att den inte inbjuder till höga hastigheter och så att den tar hänsyn till barn och personer med olika slag av funktionsnedsättning. Positivt att planen prioriterar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Det är vidare positivt att kommunen planerar för infartsparkering vid pendeltågsstationen och för flera planskilda gång- och cykelvägar med järnvägen.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplanen antas först då ett exploateringsavtal finns mellan kommunen och markägarna/exploatörerna. Där i regleras villkoren för utbyggnad av de olika delarna. Vägverkets framförda synpunkter har överlämnats till de avtalsskrivande parterna.

Beteckningen på plankartan för bullerskydd vid Hällstigen mot väg 73 är otydlig i utställningshandlingen och har förtydligats inför antagandet.

Förutsättningar för en god gatumiljö finns i planhandlingarna och beskrivs närmare bl.a. i gestaltungsprogrammet. Planens ambitionsnivå ska sedan följas upp i exploateringsavtalet inför projektering och genomförande.

4. Banverket

Anser inte att byggandet av Vegastaden, detaljplan 2, motiverar avstegsfall beträffande riktvärdena för buller såsom planen förutsätter. Det är bara motiverat i befintlig stadsmiljö. I övrigt har Banverket inga synpunkter.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Den bullerutsatta sidan mot järnvägen har med föreslaget bullerskydd något förhöjda värden för de högst belägna bostäderna jämfört med riktvärdena för trafikbuller, medan den tystare sidan ligger under riktvärdena. Avstegsfall motiveras av att Vegastaden är nyskapad, tät stadsstruktur med bra underlag för allmän och kommersiell service och goda allmänna kommunikationer (pendeltågsstation och bussar). Det mer omfattande bullerskydd (minst 5 meter hög skärm) som skulle krävas för att innehålla riktvärdena bedöms ge miljömässigt och ekonomiskt oacceptabla konsekvenser. En lägre exploatering på tillgänglig mark (lägre hus, ökat avstånd mellan bostäder och bullerkälla) skulle inte ge underlag för en station enligt SL. Därmed skulle ett av motiven för att bygga Vegastaden vara borta. Högre byggnader på ett längre avstånd från bullerkällan för att därmed hålla exploateringen uppe skulle bl.a. ge oacceptabel boendemiljö för befintliga bostäder.

Detaljplanen medger att bullerskyddet anläggs så nära som 3,5 meter från spårmittpunkt i stället för det generella avståndet 4,5 meter, som bullerutredningen baseras på. En sådan närmare placering kan utföras efter avtal med Banverket. Med en sådan placering av den bullerdämpande skärmen skulle bullersituationen förbättras märkbart för de bostäder som utsätts för buller från tågtrafiken.

5. SL

I samrådet rekommenderade SL en lägsta fria höjd för huvudgatan under järnvägen att sättas till 4,7 meter i stället för den vanliga 5,0 meter. Trots det anger utställningshandlingen 5,0 meter som lägsta fria höjd. Konsekvensen av detta blir enligt SL en avsevärt försämrad standard för kontakten mellan stationsbyggnad och perrong. Bl.a. riskerar de planerade rulltrapporna mellan gatuplanet och plattformen att inte kunna inrymmas.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Till följd av SLs bedömda negativa konsekvenser för stationsstandarden med minst 5,0 meters fria höjd har planbestämmelserna ändrats inför antagandet så att den lägsta fria höjden är minst 4,7 meter vid huvudgatans passage med järnvägen.

6. Regionplanekontoret

Vegastaden ingår i den regionala stadskärnan i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2010. Kontoret har i program- och samrådsskedet varit positivt till planerna och vill särskilt framhålla vikten av att markerna i de regionala stadskärnorna utnyttjas mer effektivt.

Marken kring stationerna bör användas för stadsbebyggelse med mycket hög täthet. Handel, kultur och kvällsekonomi är förutsättningar för att stadskärnor utanför regioncentrum ska utvecklas och bli attraktiva.

Kontoret vill framhålla att det i planbeskrivningen bör framgå att Vega ingår i den regionala stadskärnan Haninge Centrum och frågar sig om det kan byggas tätare i detta kollektivtrafiknära läge. Det är även angeläget med tydliga samband och kopplingar till Länna och övriga delar av den regionala stadskärnan - Haninge Centrum.

Kontoret håller med kommunen att det av tillgänglighetsskäl är viktigt att även det norra stationsläget byggs.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Bebyggelsestätheten i detaljplan 2 har drivits så långt möjligt med hänsyn till förutsättningarna. Avsikten är att också kommande detaljplan västerut ska bli minst lika tät.

När teknik gör det möjligt att bemästra tryckbanken utmed järnvägen och när behov av verksamheter/lokaler finns, öppnar utformningen av detaljplan 2 för ytterligare förtätning längs gatorna utmed järnvägen. Detta skulle efter planprövning kunna ske genom att utmed gatorna ovanpå och framför de ytor som illustreras för parkering förlägga verksamheter/lokaler som kan anpassas till risk- och bullersituationen i detta läge.

Inför antagandet har planbeskrivningen förtydligats med att Vegastaden ingår i den regionala stadskärnan Haninge Centrum.

I plankartan har det skapats möjlighet för t.ex. något utökad handel genom rätt att överbygga gård nära torget med planterbart bjälklag.

Gång- och cykelkontakterna med omgivande delar av stadskärnan och med Länna bevakas i fortsatt planering och genomförande av detaljplanerna i Vega.

7. Vattenfall Eldistribution AB

Inga synpunkter men önskar ta del av antagen detaljplan.

8. TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova förutsätter att de undanflyttningsåtgärder som Skanova tvingas vidta för planens genomförande bekostas av den som initierar åtgärden samt att detta beskrivs i genomförandebeskrivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Genomförandebeskrivningen behandlar bl.a. ledningsåtgärder. Skanovas skrivelse med berörda ledningar markerade har vidarebefordrats till exploateringsavtalets parter.

9. Södertörns brandförsvärsförbund

Förbundets PM 608 och PM 609 bör beaktas i projekteringsarbetet för att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet och brandvattenförsörjning. Vattennätet i planområdet bör dimensioneras att försörja sprinkler i de byggnader där det kan bli aktuellt. Förbundet förespråkar sprinkler som en del i brandskyddet. Nödavstängning till ventilationen i byggnaderna bör vara automatisk efter detektion av skadligt ämne.

Södertörns brandförsvärsförbund önskar bli kallat till byggsamråd och även i övrigt vid behov delta i kommande byggprocess som byggnadsnämndens sakkunnige inom brand.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Framförda synpunkter påverkar inte planutformningen men har vidarebefordrats till markägarna/exploatörerna och till bygglovsenheten.

10. Stockholms Handelskammare

Hänvisar till synpunkterna i samrådet. Handelskammaren var där positiv till den stora satsningen av bostäder med blandade boendeformer. Behovet av parkeringsplatser får inte underskattas med alltför snäv parkeringsnorm, även vid goda allmänna kommunikationer som i detta fall.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Utöver illustrerade markparkeringsplatser medger detaljplanen däckslösning utmed järnvägen om det av olika skäl skulle fordras fler platser.

11. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund

Förbundet anser att planförfattarna har gjort vad som är rimligt vad avser formuleringar om trafikbuller i plankarta och planbestämmelser. Bullersituationen ställer stora krav på speciallösningar i varje enskilt fall. Dessa detaljlösningar måste fingranskas vid kommande bygglovsprövning/byggsamråd inklusive den i planen föreskrivna uppföljningen av bullernivåer efter färdigställande.

Förbundet vidhåller vikten av dagvattenåtgärder nedströms planområdet, eftersom Drevviken inte får belastas ytterligare. Även om detta självklart inte går att fastställa i nu aktuella planbestämmelser, så är det viktigt att åtgärder redovisas och åtgärdskrav läggs fast via åtaganden, avtal och/eller andra kommunala beslut. Efterföljande dagvattenåtgärder måste vara redovisade och utförda innan bebyggelsen är färdigställd.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Synpunkterna påverkar inte detaljplanens utformning men ligger till grund för de olika skedena i genomförandet. Synpunkterna har vidarebefordrats till exploateringsavtalets parter och till bygglovsenheten.

12. Miljönämnden

Mot bakgrund av att Haninge som Uthållig kommun har ett uppdrag att sänka sina CO₂-utsläpp anser nämnden att Tornberget vid byggande av förskola och skola ska tillämpa energieffektivt byggande (passivhus, lågenergihus etc.). Även privata byggherrar ska uppmuntras till sådan teknik.

Genomförandebeskrivningen bör kompletteras med att exploateringsavtalen ska kopplas till det kommande Hållbarhetsprogrammet samt till dagvattenutredningen för detaljplan 2.

Tillräckliga markarealer måste avsättas för dagvattenrening för att nollvisionen om näringstillförsel från programområdet till Drevviken ska kunna uppnås.

Nämnden tillstyrker att utrymme lämnas i detaljplanen för ett system med spårbilar.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Inför antagandet har planbeskrivningen kompletterats under rubriken Ekokommun etc. med beskrivning av att Haninges uppdrag som Uthållig kommun är att sänka sina utsläpp av koldioxid. Energieffektivt byggande (passivhus, lågenergihus etc.) framförs som önskvärt i planhandlingarna, men regleras närmare i avtals- och genomförandeskedet.

Genomförandebeskrivningen har inför antagandet kompletterats under rubriken Avtal med att även Hållbarhetsprogrammet för Vegastaden samt MKB, dagvattenutredningen och övriga utredningar för detaljplan 2 ska uppmärksammas i exploateringsavtalet.

För att nå nollvision för utsläpp av förorenat dagvatten i Drevviken planeras utöver åtgärder i respektive detaljplan även ett dagvattenprojekt kring Dammträsk (uppströms detaljplan 2) och i våtmarkerna i inre Drevviken (nedströms detaljplan 2).

Detaljplanen bedöms ge plats för eventuella spårbilar (spårtaxi) utan att fördenskull omfattas av bestämmelser om detta.

13. Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott

Arbetsutskottet beslutar att samrådsyttrandet kvarstår. Där sades:

Förutom de ytor som anges för lek och rekreation som finns i närområdet och anslutande park- och naturområden, finns det inget i planen som berör nämndens frågor. Istället hänvisas till kommande detaljplan för Vegastaden väster om järnvägen, där skolan planeras ligga. ”Skolan utgör samtidigt något av ett kultur- och fritidscentrum för boende i Vega” (citrat ur planbeskrivning för detaljplan 2).

Kultur- och fritidsnämnden anser att planen i sig är svår att ta ställning till, då den i nämndens frågor är avhängig av vad som kommer att sägas i kommande detaljplan för Vegastaden. Nämnden ser därför fram emot arbetet med denna detaljplan och ett nära samarbete mellan förvaltningarna.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Arbetsutskottets svar föranleder i sig ingen ändring av detaljplan 2. Planarbetet för området väster om järnvägen har påbörjats bl.a. i samarbete med kultur- och fritidsförvaltningen.

Lokala föreningar

14. Hallstens villaförening

Föreningen har följande invändningar och förslag:

Hallstens väg ska avskärmas från nybyggnadsområdet med bibehållna vändplaner. Trafiksignaler placeras vid korsningen Hallstens väg/Nynäsvägen.

En tre meter bred gångväg kantad av träd på båda sidor från övre till nedre delen av Hallstens väg kopplas ihop med föreslagen väg i grönstråk.

De tre närmaste radhuslägenheterna utmed gränsen till Hallstens villabebyggelse slopas.

Fortsatt information om Vegastaden bör ske till alla berörda fastigheter.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Planförslaget hindrar inte att Hallstens villabebyggelse avskärmas från det nya området och med bibehållen utfart mot Nynäsvägen så att oönskad genomfartstrafik undviks. Om denna utfart förses med trafiksignaler avgörs av stadsbyggnadsnämndens trafikutskott.

Planförslaget möjliggör även en annan trafiklösning genom att koppla samman det nya området med Hallstens vägs sydöstra gren och med avslut i vändplanen i den nordvästra grenen. Detta förutsätter dock att åtgärder vidtas så att inte Hallstens väg får en oönskad genomfartstrafik från det nya området via Hallsten till Nynäsvägen, t.ex. genom avstängning av Hallstens anslutning åt Nynäsvägens håll. En sådan avstängning ligger dock utanför detaljplanens ram att reglera.

För att ändå illustrera denna variant har illustrationsplanen ändrats utanför planområdet inför antagandet i följande avseenden: Enbart gång- och cykelkontakt illustreras vid Hallstens utfart

mot Nynäsvägen samt mellan befintlig och ny bebyggelse vid den övre, nordvästra vändplanen. Denna vändplan tydliggörs.

Inför antagandet har genom omdisponering av radhusen avståndet vidgats mellan befintlig och ny bebyggelse från ca 9 meter till ca 12 meter. Planförslaget medger därmed inom ett på motsvarande sätt bredare område på allmän mark en trädkantad gångväg i likhet med framfört önskemål.

I detaljplaneskedet sker information till fastighetsägare i enlighet med en i anslutning till detaljplan upprättad fastighetsförteckning samt till fastighets- eller villaförening.

15. Kolartorps tomtägarförening

Anser att det finns stor risk för en mycket störande byggtrafik som påverkar miljön i Kolartorp.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Störande byggtrafik för utbyggnad av aktuell detaljplan (dp 2) bedöms påverka Kolartorps miljö endast i liten utsträckning, eftersom utbyggnaden avses ske från den blivande huvudgatan österifrån. Information om eventuella byggmoment som berör Kolartorp sker i god tid.

16. Vega-Söderhagens fastighetsägareförening

Saknar en helhetsbeskrivning och turordning av de ingående etapperna (motorvägsavfart, pendeltägsstation, skola, skolvägar etc.) i Vegastaden. Det verkar som att en del bebyggelse tillkommer före avfart och station. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har inte belyst konsekvenserna av att bebyggelsen kommer före motorvägsavfarten och av att trafiken därför inledningsvis sker via gamla Nynäsvägen.

Exploateringen är alltför omfattande. Befarar för få grönytor. En lösning för att rena dagvattnet till Drevviken har inte konsekvensbeskrivits i MKB.

Befarar bullerproblem för nybebyggelsen från järnvägen.

Trafikflödenas förändring måste kartläggas. Hallstens väg får inte öppnas för genomfartstrafik mellan Nynäsvägen och nybebyggelsen.

Saknar redovisning av idrottsplats och ungdomsgård.

Saknar beskrivning av hur byggtrafiken ska kunna inordnas på ett för barnen tryggt sätt.

Fler än kommunen ansett är berörda av detaljplanen och borde betraktas som sakägare. Även MKB berör fler än de som gränsar till planområdet. Den borde därför sändas till fler.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Genomförandet av Vegastaden innebär en samordning av bebyggelse och infrastruktur. Genom att kommunens antagande av detaljplanerna är kopplat till godkännande av exploateringsavtal och finansiering av station och trafikplats vid väg 73 säkerställs i stora drag tidplan och turordning.

Programmet för Vegastaden ger en översiktlig bild av omfattningen av service och lokaler. Fördelning och dimensionering sker sedan på och i de skilda detaljplanerna. I kommande detaljplan väster om järnvägen planeras för en F-9 skola med större bollplan och hall för inomhusidrott. Var ungdomsgård kommer att anläggas är ännu inte bestämt men ryms redan inom detaljplan 2. Den kan också komma att förläggas i anslutning till skolan.

Exploateringsgraden är vald för att i linje med programmet för Vegastaden skapa underlag för en pendeltågsstation. Detaljplanen är utformad med de högsta byggnaderna närmast stationen och de lägsta mot befintlig bebyggelse. Ytor för park och natur finns i varierande form och omfattning som stadspark, lekpark, parkstråk, och varierad skogs- och bergsnatur. Dessutom finns anslutande park-, skogs- och bergsområden både norr och söder därom som inte kommer att bebyggas. Både till storlek och innehåll bedöms tillgången på park och natur vara tillräcklig både för befintlig och ny bebyggelse.

Trafiken till och från Vegastaden leds till allra största delen på huvudgatan. Om nödvändigt vidtar Stadsbyggnadsnämndens trafikutskott åtgärder mot oönskad biltrafik på befintligt lokalgatunät, t.ex. så att inte Hallstens väg får en oacceptabel genomfartstrafik från det nya området via Hallsten till Nynäsvägen.

Byggtrafik och byggande måste ta stor hänsyn till befintlig miljö. Frågorna behandlas översiktligt i planhandlingarna (Planbeskrivningen: Störningar under byggskedet; Genomförande. Genomförandebeskrivningen: Byggetablering, byggtrafik och tillgänglighet; Information) och i MKB (Byggskedets påverkan). Information om utbyggnadsetapper och skeden kommer att ges till allmänheten både av kommunen och av exploatörerna i området inför byggstart. Kommunen avser att på hemsidan fortlöpande informera om skedena i genomförandet.

I programskedet, som behandlade helheten, informerades en större krets i Vegastadens omgivning. Då togs också ställning till bebyggelsens omfattning, dimensionering och trafikföring i stort inför denna större krets. Detaljplanen, som är en del av och fördjupning av programmet och dess miljöredovisning, berör därutöver en mindre krets direkt, dvs detaljplanens sakägare. Genom utskick till lokala föreningar och organisationer och genom kungörelse i dagspress, genom information i lokalpress och på kommunens hemsida var avsikten att nå samtliga boende och verksamma bl.a. i Vegatrakten med information om detaljplanen och MKB och dess samråd och utställning. Alla har därmed getts möjlighet att lämna synpunkter även i detaljplaneskedet.

I detaljplanen och dess MKB anges planområdets bidrag till att lösa dagvattenfrågan för Drevviken. Därutöver kommer planerade åtgärder uppströms, bl.a. i Dammträsk och i övriga

detaljplaner i Vegastaden m.fl., och nedströms, främst planerade åtgärder i våtmarksområdet i inre Drevviken, att ytterligare bidra till reningen av dagvattnet till Drevviken.

17. Villaägarna, Haninge-/Tyresökretsen

Turordning vid utbyggnad av Vegastaden och samordning med Banverkets, SLs och Vägverkets utbyggnad av övrig infrastruktur är viktig.

Bullerfrågan bör belysas ytterligare.

Huvudgatans passage av torget är känslig främst ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Antalet infartsparkeringsplatser vid norra stationsentrén bör begränsas. Jökelvägen bör göras obekvämlig för genomfartstrafik.

Trafiken till och från Vegastaden bör styras till huvudgatan.

Ser fram emot att få ta del av dagvattenutredning kring våtmarken vid Drevviken.

Buller från väg 73 bör åtgärdas vid källan, bl.a. vid passagen av dalgången vid Hallsten.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Trafiken på huvudgatan förbi torget ska ske på torgets villkor, vilket bl.a. innebär att huvudgatans utformning vid torget ska anpassas till torgmiljön så att hastigheten blir låg. Det kan göras med olika materialval, nivåskillnader, åtskillnad mellan gata och torg, möblering, plantering etc. Inför antagandet har torget utvidgats ca 5 meter norrut för att medge ett något soligare och större sidoordnat torg vid huvudgatan. Redovisad byggbar kvartersmark för bostäder hålls sammantaget oförändrad genom mindre justeringar norr och öster om torget.

Så länge SL inte tar den norra stationsentrén i anspråk erfordras inga infartsparkeringar där. Om och när denna entré öppnas, kan ett minskat antal parkeringsplatser i norr kompenseras av ett ökat antal parkeringsplatser vid huvudentrén i söder.

I östra delen av detaljplan 2 finns krav på skydd mot trafikbuller från väg 73. Andra angelägna bullerskyddsåtgärder vid bullerkällan behandlas inte i denna detaljplan men bör uppmärksammas i samband med Vägverkets kommande arbetsplan för trafikplatsen vid väg 73.

Därutöver hänvisas till stadsbyggnadsförvaltningens svar under synpunkterna från Vega-Söderhagens fastighetsägareförening.

18. Aktionsgruppen rädda våra boenden i Vega

- Saknar en helhetsbeskrivning och turordning av de ingående etapperna (motorvägsavfart, pendeltågsstation, skola, skolvägar etc.) i Vegastaden.

- Trafikflödenas förändring måste kartläggas. Hallstens väg får inte öppnas för genomfartstrafik mellan Nynäsvägen och nybebyggelsen, varken i byggskedet eller efter utbyggnaden. Gamla

Nynäsvägen får inte belastas med mer trafik. Jökelvägen belastas alltför mycket av trafik till infartsparkering.

- Saknar beskrivning av hur byggtrafiken ska kunna inordnas på ett för barnen tryggt sätt.
- Befarar spontan infartsparkering och annan parkering utmed befintliga lokalgator, då antalet planerade parkeringsplatser verkar vara litet. Befarar ändå att de stora parkeringsanläggningarna ger störningar i form av avgaser, buller, damm och bländande ljus.
- Befarar luktproblem av planerad avloppspumpstation vid Hallsten.
- Saknar planering för lek, idrottsplatser och ungdomsgårdar.
- Planerade återvinningsstationer befaras ge störningsproblem.
- Anpassa ny bebyggelse till den befintliga genom rimliga avstånd, harmoni och goda skalor.
- En gång- och cykelväg bör dras från gångbron österut till buffertzonen vid Hallsten. Föreslagen parkväg utmed Hallstens fastigheter bör förtydligas så att den inte riskerar bli inlemmad med radhustomterna. Bevara berget mellan Dicksons väg/Hallstens väg och andra naturområden inom området som grönområden.
- Fler än kommunen ansett är berörda av detaljplanen och borde betraktas som sakägare.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Tidplan och turordning för utbyggnad av bostäder och infrastruktur samordnas mellan de olika parterna.

Trafiken till och från Vegastaden leds till allra största delen på huvudgatan. Om nödvändigt vidtar Stadsbyggnadsnämndens trafikutskott åtgärder mot oönskad biltrafik på befintligt lokalgatunät, t.ex. så att inte Hallstens väg får en oönskad genomfartstrafik från det nya området via Hallsten till Nynäsvägen. Illustrationsplanen har inför antagandet ändrats för att visa ett exempel på en sådan åtgärd. När trafikplatsen vid väg 73 är byggd minskar dagens trafik på Nynäsvägen även efter utbyggnad av Vegastaden. Angående trafik på Jökelvägen: Om SL inte öppnar norra stationsentrén byggs ingen infartsparkering där. Även med en norra entré kan antalet parkeringsplatser begränsas till förmån för den södra och därmed hålla trafiken nere.

Byggtrafik och byggande måste ta stor hänsyn till befintlig miljö. Frågorna behandlas översiktligt i planhandlingarna och i MKB. Information om utbyggnadsetapper och skeden kommer att ges till allmänheten både av kommunen (bl.a. på hemsidan) och av exploitörerna inför byggstart.

Genom trafikreglerande åtgärder styrs trafiken till avsedda anläggningar. Parkeringen för nybebyggelsen är dimensionerad efter kommunens parkeringsnorm, dock med reduktion för det kollektivtrafikhärläget. Gestaltningssprogrammet beskriver i ord och bild hur parkeringsplatserna ska inordnas på ett tilltalande sätt så att olägenheter undviks.

Illustrerad avloppspumpstation vid Hallsten är förlagd på regelmässigt avstånd till bostäder och ska enligt föreskrifterna utföras så att olägenheter för närboende inte uppstår.

Detaljplan 2 rymmer en rad möjligheter för lek och idrott i avsatta park- och naturområden. Detaljutformning sker inför genomförandet. Det är både möjligt och lämpligt att närboende är med vid utformningen. I kommande detaljplan väster om järnvägen planeras för F-9 skola med större bollplan. Där kommer också att inrymmas idrottshall. Ungdomsgård kan anläggas i detaljplan 2 eller i samband med skolan i kommande detaljplan.

Detaljplanen ger möjlighet till två återvinningsstationer i lägen som inte är störande för omgivningen. Trafik till dessa sker på allmänna gator. Hur omhändertagande av avfall slutligen sker är i hög grad även en fråga för de skilda bostadsförvaltarna men måste alltid ske på ett miljömässigt godtagbart sätt.

Förvaltningen menar att bebyggelsen i detaljplan 2 tar stor hänsyn till befintlig bebyggelse med de högsta byggnaderna närmast stationen och de lägsta mot befintlig bebyggelse. Inför antagandet har genom omdisponering av radhusen vid Hallsten avståndet vidgats mellan befintlig och ny bebyggelse från ca 9 meter till ca 12 meter. Planförslaget medger därmed inom ett på motsvarande sätt bredare område på allmän mark en trädkantad gångväg i likhet med framfört önskemål.

Illustrationsplanen visar i naturområdet öster om gångbron över järnvägen ett gångstråk som även kan ledas på sätt som framförs i synpunkterna. Utöver de natur- och parkytor som säkerställs i detaljplan 2, lämnas i detaljplanen all befintlig natur- och parkmark nordöst därom orörd.

I programskedet, som behandlade helheten, informerades en större krets i Vegastadens omgivning. Då togs också ställning till bebyggelsens omfattning, dimensionering och trafikföring i stort inför denna större krets. Detaljplanen, som är en del av och fördjupning av programmet och dess miljöredovisning, berör därutöver en mindre krets direkt, dvs detaljplanens sakägare.

Genom utskick till lokala föreningar och organisationer och genom kungörelse i dagspress, genom information i lokalpress och på kommunens hemsida var avsikten att nå samtliga boende och verksamma bl.a. i Vegatrakten med information om detaljplanen och MKB och dess samråd och utställning. Alla har därmed getts möjlighet att lämna synpunkter även i detaljplaneskedet.

Sakägare

19. Else-Maj Tryggveson, Hallstens väg 11, Täckeråker 2:195

Hallstens väg ska avskärmas från nybyggnadsområdet med bibehållna vändplaner för att förhindra genomfartstrafik. Trafiksignaler placeras vid korsningen Hallstens väg/Nynäsvägen.

Anslutningen mellan Hallstens område och nya Vegastaden ska skiljas av en tre meter bred gångväg kantad av träd/buskar.

De tre närmaste radhuslägenheterna utmed gränsen till Hallstens villabebyggelse slopas.

Höjden på radhusen och angränsande hus mot radhus maximeras till 2 våningar.

Trappa anläggs från övre vändplanen till angränsande parkväg.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Planförslaget hindrar inte att Hallstens villabebyggelse avskärmas för biltrafik från det nya området och med bibehållen utfart mot Nynäsvägen så att oönskad genomfartstrafik undviks. Om denna utfart förses med trafiksignaler avgörs av stadsbyggnadsnämndens trafikutskott.

Planförslaget möjliggör även en annan trafiklösning genom att koppla samman det nya området med Hallstens vägs sydöstra gren och med avslut i vändplanen i den nordvästra grenen. Detta förutsätter dock att åtgärder vidtas så att inte Hallstens väg får en oönskad genomfartstrafik från det nya området via Hallsten till Nynäsvägen. Genom beslut i Stadsbyggnadsnämndens trafikutskott kan Hallstens väg t.ex. stängas av norr om Hallsten mot Nynäsvägen. Detta ligger utanför detaljplanen att reglera.

För att ändå illustrera denna variant har illustrationsplanen utanför planområdet ändrats inför antagandet i följande avseenden: Enbart gång- och cykelkontakt illustreras vid Hallstens utfart mot Nynäsvägen samt mellan befintlig och ny bebyggelse vid den övre, nordvästra vändplanen. Denna vändplan tydliggörs.

En utbyggnad av Vegastaden innebär självklart stora förändringar inte minst i närmiljön för befintliga bostäder i Hallsten. För att mildra övergången mellan befintlig och ny bebyggelse föreslås därför tvåvånings radhusbebyggelse närmast befintlig villabebyggelse, som också har rätt till två våningar. Först på ett avstånd av som närmast ca 50 meter från befintlig villa i Hallsten är hushöjden 3 våningar.

Inför antagandet har genom omdisponering av radhusen avståndet vidgats mellan befintlig och ny bebyggelse från ca 9 meter till ca 12 meter. Planförslaget medger därmed inom ett på motsvarande sätt bredare område på allmän mark en trädkantad gångväg i likhet med fastighetsägarens förslag.

20. Morgan Krestalica, Monica Nyström, Västra Täckeråkers väg 7, Täckeråker 2:175

Motsätter sig att radhus kan komma att byggas ca sju meter från tomtgränsen med en nockhöjd högre än det egna husets nockhöjd. Befarar insyn från radhuset till eget hus och tomt. Det egna

huset har flera fönster (kök, badrum m m) mot planerat radhus. Åt samma håll nyttjas tomten för barnens lekplats samt för grillplats.

För att inte sänka värdet på fastigheten, förstöra den egna utsikten samt generera privatlivet krävs i första hand att närmaste radhuslägenhet tas bort eller att hela radhuslängan flyttas ett tiotal meter norrut. För de planerade radhusen får inget bygglov ges för fönster, balkonger eller uteplatser som vetter mot den egna fastigheten.

Stadsbyggnadsförvaltningen

En utbyggnad av Vegastaden innebär självklart stora förändringar inte minst i närmiljön för befintliga bostäder i Kvarntorp. För att mildra övergången mellan befintlig och ny bebyggelse föreslås därför tvåvånings radhusbebyggelse närmast befintlig villabebyggelse, som också har rätt till två våningar.

I radhuslängan norr om fastigheten Täckeråker 2:175 föreslås avståndet till fastighetsgränsen från längans sydöstra gavelhorn bli som närmast ca 7 meter medan längans sydvästra gavelhorn blir som närmast ca 11 meter beroende på att radhuslängans riktning är snett norrut jämfört med fastighetens riktning.

Fastighetens huvudbyggnad ligger ca 8 meter söder om den egna fastighetsgränsen och parallellt med denna. Avståndet mellan närmast föreslaget radhus och fastighetens huvudbyggnad är därmed ca 15-19 meter, beroende på vilket av radhushörnen man mäter från.

I detaljplanens gestaltungsprogram beskrivs i ord och bild att kvartersmark ska avgränsas av häckar, träd och andra planteringar, i detta fall bl.a. radhuskvarterets södra gräns.

Mellan radhusområdet och fastighetsgränsen finns en befintlig 4-5 meter bred allmänning som även den är möjlig att förse med träd och annan insynsskyddande vegetation.

Bygglovet utgår från bestämmelserna i detaljplanen och dess intentioner om utformning och hänsyn till befintlig miljö.

Planenheten menar mot bakgrund av dessa förhållanden att avståndet mellan befintlig villa och föreslaget radhus i detta fall är rimligt.

21. Marit och Christer Magnergård, Vattenfallsvägen 3, Täckeråker 1:50

Detaljplanen

Det är för stor kvartersyta för bebyggelse och för liten yta för natur och park. Området är för högt exploaterat.

Avståndet mellan befintlig (Täckeråker 1:50 m.fl.) och ny bebyggelse är för litet. Parkeringsplatser för tusen bostäders bilar måste redovisas. Vattenfallsvägen måste stängas för trafik från det färdiga området. Trafikbullerutredning måste genomföras för skydd av området för väg- och järnvägsbuller. Återvinningscentral i Jordbro är inte tillräckligt för avfallshanteringen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Biologiska förutsättningar för planarbetet är inte utredda. Konsekvenser för djur och natur är inte beaktade. Sammanhängande skogsområden måste finnas för fågellivet.

Vattenfrågor, erforderliga våtmarker, öppna diken, rening av dagvatten, skydd mot oljespill m m är inte beaktade.

Miljökonsekvenser för fjärrvärme i området måste redovisas.

En gammal landsväg, troligen från 1600-talet, gick mellan nuvarande Vattenfallsvägen 3 och 5 och vidare in i planområdet ungefär vid den planerade dammen. Dess kulturhistoriska värde är inte beaktat eller undersökt.

Byggnadstiden

Vattenfallsvägen måste stängas även för byggtrafik.

Byggandet riskerar genom sprängning och pålning åstadkomma skador på befintlig bebyggelse. Ingen redovisning finns av vilka ytor som kommer att ianspråkta under byggnadstiden och hur detta kommer att påverka området.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplanen

Exploateringsgraden är vald för att i linje med programmet för Vegastaden skapa underlag för en pendeltågsstation. Detaljplanen är utformad med de högsta byggnaderna närmast stationen och de lägsta mot befintlig bebyggelse.

Ytor för park och natur finns i varierande form och omfattning som stadspark, lekpark, parkstråk, och varierad skogs- och bergsnatur. Dessutom finns anslutande park-, skogs- och bergsområden både norr och söder därom som inte kommer att bebyggas. Både till storlek och innehåll bedöms tillgången på park och natur vara tillräcklig både för befintlig och ny bebyggelse.

Avståndet mellan befintlig och ny bebyggelse varierar från ca 10 meter till (i likhet med Täckeråker 1:50) ca 50 meter vilket bedöms rimligt med hänsyn till höjrelationerna mellan befintligt och nytt. Det mindre avståndet förekommer där skillnaden i hushöjd är liten mellan

befintlig och ny bebyggelse. En utbyggnad av Vegastaden innebär ändå självklart stora förändringar inte minst i närmiljön för befintliga bostäder i Kvarntorp.

Samtliga erforderliga parkeringsplatser är redovisade på illustrationsplanen. I gestaltungsprogrammets bilaga 1 redovisas även fördelningen av parkeringsplatserna på olika delområden.

Tillfarten till nybebyggelsen sker via huvudgatan. Om det efter utbyggnaden uppstår oönskad genomfartstrafik på t.ex. Vattenfallsvägen beslutar Stadsbyggnadsnämndens trafikutskott om erforderliga åtgärder (alltifrån skyltning, enkelriktning, trafikhindrande åtgärder till avstängning för biltrafik eller andra åtgärder). Avsikten är att i detaljplaneskedet ha en viss handlingsfrihet för att i genomförande- och driftskedet kunna välja lämplig trafikreglerande åtgärd.

En särskild trafikbullerutredning beskriver erforderliga bullerskyddsåtgärder till följd av detaljplanen, vilka krävs i detaljplanen för nybebyggelsen och som beträffande järnvägstrafiken även kommer befintlig bebyggelse till godo.

Hur avfallet ska hanteras har beskrivits i planhandlingarna i samråd med SRV återvinning AB och FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen).

MKB

De miljömässiga konsekvenserna är utredda alltsedan programstadiet, då en landskapsanalys, vatteninventering och en miljöredovisning togs fram. I samband med detaljplanen fördjupades studierna i form av en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som bearbetas i takt med planarbetet. I MKB behandlas konsekvenser och åtgärder kring vattenfrågor, våtmarker, öppna diken, rening av dagvatten, skydd mot olja m.m., frågor som sedan beaktas i detaljplan och genomförande.

Områdets uppvärmningssystem läggs inte fast i detaljplanen. Om fjärrvärme väljs görs konsekvensanalys av detta inför projektering av ett sådant system.

Inför samrådsskedet gjordes en arkeologisk utredning, som fördjupades inför utställningsskedet. I denna utredning värderas den historiska miljöns olika delar. Utredningen pekar inte på några speciella bevarandekrav på resterna av den nämnda gamla vägen, men en del av dess sträckning kan ändå anas i den väg som illustreras i parkområdet väster om Täckerråker 1:50.

Byggnadstiden

Byggtrafiken avses gå i den blivande huvudgatans sträckning. Erforderliga vägavstängningar och inhägnader samt besiktningar av befintliga fastigheter sker innan arbetet påbörjas. Berörda informeras om etableringsytor för byggen och anläggningar och om de olika byggnadsskedena.

Övriga inkomna synpunkter

22. Joakim och Sonia Persson, Bruswitz väg 9, Täckeråker 2:41

Motsätter sig att Jökeltvägen ansluter från detaljplan 2 till detaljplan 1. Vill inte ha någon extra trafik mellan gamla Vega och Vegastaden via Jökeltvägen. Den är inte tillräckligt stor och det är trångt nog på Jökeltvägen förbi Måsöskolan och förskolan Alprosen.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplanen ger möjlighet till hopkoppling av Jökeltvägen i detaljplan 2 och en av gatorna i detaljplan 1 men detta är inte tvingande. Samtidigt har stadsbyggnadsnämndens trafikutskott möjlighet att reglera trafikflödet med olika anordningar och ytterst att göra Jökeltvägen till återvändsgata med slutpunkt på nuvarande eller annan plats om detta bedöms lämpligt.

23. Åke Kolm, Söderhagsvägen 20, Söderhagen 1:44

Hänvisar inledningsvis till eget samrådsyttrande över programförslaget där många punkter enligt Kolm ännu inte har beaktats av kommunen.

Anser att kommunen inte uppfyllt PBL 5:25 och därmed inte gett Kolm möjlighet att yttra sig i detaljplanesamrådet.

Avvisar både detaljplanen och MKBn samt hemställer att ändrad detaljplan tas fram, att MKBn både ändras och kompletteras och att nytt samråd äger rum.

Detaljplanen måste omarbetas av bl.a. följande skäl:

Alltför stor avvikelser föreligger mot gällande ÖP och Vega-Norrby utvecklingsprogram från 1996. Bebyggelsen brer ut sig på för stort område. Bebyggelsen bör omfatta färre flervåningshus och radhus samt fler villor och parhus. Planförslaget är ett beställningsarbete av Haninge kommun och andra markägare i området för att maximera bostadsvolymen. Oacceptabelt stor andel bostäder klassas som avstegsfall i bullerhänseende. Risken är stor att Vegastaden med Moderaternas ord blir "ett nytt Brandbergen". Det är direkt dumt att placera huvudgatan i direkt anslutning till centrum, torg och övrig bebyggelse. Det är direkt olämpligt att ta fram detaljplanen utan att trafikplatsen vid väg 73 är planlagd.

Hanteringen av MKBn måste göras om av bl.a. följande skäl:

Den berör betydligt fler än de som berörs av detaljplan 2 och ska därför skickas ut på remiss till en större krets. Vägnätet kring trafikplatsen måste tas med i MKB. Bullerutredningen måste kompletteras i samma grad. Trafiken på gamla Nynäsvägen får inte öka till följd av planförslaget. Dagvattenfrågorna måste belysas och åtgärder måste beskrivas som leder till acceptabel reningseffekt av dagvattnet från detaljplan 2 innan det når Drevviken.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Detaljplan och Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har enligt förvaltningens mening handlagts i vederbörlig ordning; Programsamråd och program för Vegastaden har tidigare godkänts av Kommunfullmäktige. Programmet är i enlighet med kommunens översiktsplan och utgör en aktualisering och fördjupning av tidigare utvecklingsprogram för Vega-Norrby.

Detaljplaneuppdraget gavs av Kommunstyrelsen. Stadsbyggnadsnämnden har godkänt detaljplanesamrådet och handläggningen av MKB samt beslutat om utställning.

En programförutsättning är att bebyggelsen i Vega, både befintlig och ny, ska utgöra underlag för en pendeltågsstation. För att tillkommande trafik inte ska belasta gamla Nynäsvägen är en annan programförutsättning att ny trafikplats vid väg 73 anläggs. I vägutredning för denna anges ett par alternativa anslutningsmöjligheter till Vegastaden, vilka bildar underlag för detaljplan 2.

Befintlig bebyggelse i kommundelen Vega består i huvudsak av friliggande hus. Tillkommande bebyggelse i Vegastaden planeras bestå av friliggande hus, parhus, radhus, lägre och högre flerbostadshus. Detaljplan 2 rymmer alla dessa typer utom parhus i egentlig bemärkelse. Avstegsfall när det gäller buller godtas i kollektivtrafiktäta miljöer med god service, vilket detaljplan 2 innebär. Bebyggelsen är avsiktligt planerad med offentlig sida mot gaturum och privat/halvprivat sida mot gårdsrum eller park/natur. Konsekvensen blir en livligare gatusida för alla trafikslag och en lugnare gårdssida. Främst huvudgatan, där flest rör sig, förväntas ge underlag för allmänna och kommersiella lokaler. Större delen av torget är sidoordnat från huvudgatan. Alternativet med ett helt avskilt torg har bedömts bli mindre intressant för avsett innehåll och stadsliv och har därför valts bort.

Till Vägverkets vägutredning för trafikplatsen hör en MKB som beskriver konsekvenser och åtgärder över ett större område. Vägutredningen och dess MKB visar att trafiken på gamla Nynäsvägen minskar jämfört med idag även vid full utbyggnad av Vegastaden med den nya trafikplatsen. Den MKB som hör till detaljplan 2 är med stöd av den som gjordes för vägutredningen mer avgränsad. Men avsikten har varit att informationen om den ska ha nått alla som bor och verkar både i Vega och allmänheten i övrigt genom kungörelse i dagspress om utställning, utskick till sakägare, föreningar och organisationer, information i ortstidning, och information på kommunens hemsida.

Dagvattenfrågorna hanteras i detaljplanen och MKB med syftet att nå så bra reningsgrad som möjligt till följd av nybebyggelsen. Därutöver bidrar planerade åtgärder uppströms och nedströms detaljplan 2 till att förbättra vattenkvaliteten i Drevviken.

Detaljplanen och Miljökonsekvensbeskrivningen efter utställningen

Sammanfattningsvis har planhandlingarna utöver smärre redaktionella ändringar förändrats i följande avseenden inför antagandet (MKB har inte ändrats):

Bestämmelse om fri höjd för huvudgatan under järnvägsviadukten har ändrats från minst 5,0 meter till minst 4,7 meter. Bestämmelsen om bullerskydd vid Hällstigen har förtydligats.

På plankartan och i illustrationsplanen har parkytan mellan nybebyggelsen och Täckerråker 1:195 (Hallstens väg 11) samt mellan nybebyggelsen och Täckerråker 2:207 (Hallstens väg 34) breddats med ca 3 meter. Genom omdisponering av nybebyggelsen i de båda intilliggande radhuskvarteren har avståndet mellan befintlig och ny bebyggelse ökat i motsvarande grad.

Illustrationsplanen har ändrats utanför planområdet så att enbart gång- och cykelkontakt illustreras vid Hallstens utfart mot Nynäsvägen samt mellan befintlig och ny bebyggelse vid den övre, nordvästra vändplanen. Denna vändplan har tydliggjorts.

På plankartan och i illustrationsplanen har torget utvidgats ca 5 meter norrut genom flyttning av byggnaden i torgets norra del. Byggbar kvartersmark för bostäder hålls sammantaget oförändrad genom mindre justeringar av byggrätten norr och öster om torget. I plankartan har det skapats möjlighet för t.ex. något utökad handel genom rätt att överbygga gård nära torget med planterbart bjälklag.

På plankartan har möjlig placering av förskolebyggnaderna gjorts mer generell inom områdets ram för att medge eventuellt utrymme för parkleken. Placeringen i illustrationsplanen kvarstår.

Planbeskrivningen har förtydligats under rubriken Program med att Vegastaden ingår i den regionala stadskärnan Haninge Centrum i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUFSS 2010. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Ekokommun etc. med beskrivning av att Haninges uppdrag som Uthållig kommun är att sänka sina utsläpp av koldioxid.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats under rubriken Avtal med att även Hållbarhetsprogrammet för Vegastaden samt MKB, dagvattenutredningen och övriga utredningar för detaljplan 2 ska uppmärksammas i exploateringsavtalet.

Ändringarna är marginella och/eller berör endast ett fåtal. Berörda fastighetsägare, föreningar och myndigheter informeras genom underrättelse inför antagande av detaljplan samt genom detta planutlåtande. Ny utställning har inte bedömts erforderlig.

Antagandehandlingarna är daterade 2010-03-17, som också är plankartans revideringsdatum.