

Stadsbyggnadsförvaltningen

Planenheten

Vegastaden Detaljplan 2 och Miljökonsekvensbeskrivning SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Upprättad 2009-10-14

Henrik Lundberg
Stadsarkitekt

Rikard Lundin
Planarkitekt

Detaljplanen

Vegastaden – Detaljplan 2 har varit föremål för samråd. Detaljplanen, som omfattar en del av programområdet för Vegastaden med dess ca 3 000 planerade lägenheter, innebär planläggning av oexploaterad mark för en ny pendeltågsstation och bostäder samt huvudgata och lokalgator.

Detaljplaneområdet omfattar ca 1000 lägenheter i form av flerbostadshus och radhus med högre hus i de centralare delarna och lägre hus i anslutning till befintlig bebyggelse. Butiker m.m. planeras nära stationen vid ett torg. Planområdet inrymmer även två förskolor.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Ett genomförande av detaljplanen har bedömts innebära betydande miljöpåverkan. I anslutning till detaljplanen har därför samråd skett även kring en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Framförda synpunkter på MKB redovisas som en underrubrik vid respektive samrådssvar.



Samrådet

Detaljplanen och MKB har varit utskickade på samråd till berörda remissinstanser och sakägare. Samrådstiden har varit 2008-10-06 – 2008-12-01. Under samrådstiden har ett allmänt samrådsmöte hållits 2008-11-03 gemensamt med detaljplan 1. Samrådsmötet sammanfattas längre fram i redogörelsen.

Detaljplanen och MKB har under samrådstiden förutom på Stadsbyggnadsförvaltningen funnits tillgänglig i kommunhusets entré. Där har dessutom en modell åskådliggjort föreslagen bebyggelse i Vegastadsterrängen. Handläggare har varit närvarande vid planhandlingarna i kommunhusentrén vid tre aviserade torsdagar kl 16-18. Detaljplanen och MKB har även funnits på kommunens hemsida jämte information om var och när handlingarna varit tillgängliga samt tid och plats för samrådsmöte. Information om samrådet har därutöver funnits på kommunens annonssida i Mitt i Haninge vid två tillfällen under samrådstiden.

Av planenheten tillskrivna remissinstanser som inte har avgivit svar:

TeliaSonera AB
Konsumentföreningen Stockholm
Företagarna i Haninge
Posten Sverige AB, affärsområde Brev
Hyresgästföreningen
Haninge Hembygdsförening
Ungdomsrådet

Inkomna synpunkter på detaljplanen och MKB

I detta avsnitt redovisas inkomna synpunkter på detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen jämte kommentarer och bemötanden från planenheten på Stadsbyggnadsförvaltningen (SBF). Sist i redogörelsen anges hur detaljplanen och miljökonsekvensbeskrivningen hanteras efter samrådet.

Remissinstanser

Länsstyrelsen samrådsyttrande 2008-12-05

Allmänt

De ekonomiska förutsättningarna för genomförandet av pendeltågsstationen och trafikplatsen måste vara säkerställda innan detaljplanen antas.

Arkeologi

Fortsatta arkeologiska utredningar krävs.

Dagvatten

Det är inte acceptabelt att leda dagvattnet från bebyggelsen till Drevviken enbart i kulvert, även om våtmark föreslås i utloppet. Gräsbevuxna diken och

andra åtgärder som minskar miljöbelastningen bör övervägas. Större parkeringsplatser bör förses med oljeavskiljare.

Pumpstation

Pumpstationer som betjänar fler än 25 personer bör ligga minst 50 m från bebyggelse för att luktstörningar ska undvikas.

Grundläggning

Upplysningen om att marken inte får belastas med mer än 0,5 m påfyllnad bör införas på plankartans informationsruta.

Riskfrågor

Utöver MKB bör även planbeskrivningen redovisa den möjliga framtida godstrafiken på Nynäsbanan.

Nivåskillnader mellan järnväg och omgivande mark bör uppmärksammas i planhandlingarna. För att undvika läckage av farliga vätskor från banan bör planbestämmelse finnas om att bullerskärm sluter tätt i nederkant. Det bör övervägas om någon av de riskreducerande åtgärderna ska införas som planbestämmelse.

Buller

Begränsade överskridanden av bullerriktvärdena utmed järnvägen och huvudgatan kan godtas för en tät, hög bebyggelse av den karaktär som föreslås i de centrala delarna av detaljplan 2.

Det saknas redovisning av om avstegsfallet kan innehållas i de övre våningarna. Särskilt där buller både från järnväg och huvudgata inverkar bör bebyggelseutformning och planlösning studeras närmare.

Bullerutredningen och planhandlingarna stämmer inte överens beträffande bullerskärmens höjd och läge vid järnvägen.

Erforderligt bullerskydd vid bebyggelsen närmast Nynäsvägen är inte säkerställt i detaljplanen.

Ljudklass B bör eftersträvas för Vegastaden.

Huvudgatan bör om möjligt förses med bullerdämpande vägbeläggning.

Sammantaget bör bullerproblematiken utredas vidare och tydligare redovisas i detaljplanen.

MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller miljöbalkens krav väl. Det bör dock framgå av MKB om godstågens hastighet förbi stationsområdet kan sänkas från dagens tillåtna 100 km/h.

Miljöanpassning

Det bör lyftas in i planbeskrivningen så mycket som möjligt av de anpassningsåtgärder som MKB anger, t.ex. att ersätta gång- och cykelvägen öster om järnvägen i planens norra del med en rak trappa, som medför mindre inverkan på naturmiljön, användandet av gröna tak för att åstadkomma trög avrinning m.m.

SBF

Gröna tak för trög avrinning föreslås redan i planbeskrivningen. Ytterligare miljöförbättrande åtgärder beträffande dagvattenhantering och pumpstation föreslås i den utställda detaljplanen i likhet med länsstyrelsens synpunkter.

Parkeringsytorna utmed järnvägen avses för dagvattenhanterings skull utföras öppna och grusade på den uppfyllda tryckbanken. Oljeavskiljare kommer i fråga om dessa ytor förses med tak eller vid sammanhängande asfaltytor. I trafikbulerutredningen är dim. hastighet för godståg 90 km/h.

Förtydliganden sker kring grundläggning, riskhantering, bullerskyddande åtgärder och miljöanpassning i likhet med länsstyrelsens påpekanden.

Lantmäteriet skrivelse 2008-12-01

Planbestämmelser/plankarta

Oklart vad beteckningen "Vägreservat" står för.

Om lekplats/bollplan avses anordnas inom parkmarken bör detta framgå av plankartan.

Oklart hur bostadskvarteret norr om förskoletomten ska angöras.

Tveksamt om gemensamma gångvägar inom radhuskvarter är av så väsentlig betydelse att de behöver anges som gemensamhetsanläggningar.

Fastighetsförteckning

Marksamfälligheter har missats (Täckeråker S:7 och S:11 med flertalet delägare samt en oregistrerad marksamfällighet).

Planbeskrivning

Under rubriken "Gällande detaljplaner" anges felaktigt att området tidigare inte är detaljplanlagt. Byggnadsplan "Delar av Täckeråker Västra 1:10 m.fl." berör nordvästra delen av planområdet.

Genomförandebeskrivning

En tydligare genomförandebeskrivning vore önskvärd med en uppställning t.ex. i likhet med den för detaljplan Kolartorp 1 och 2.

En tydligare precisering bör göras av vilka anläggningar inom kvartersmark som kan inrättas som gemensamhetsanläggning (och därmed förvaltas av samfällighetsförening), och vilka slags driftskostnader som uppstår.

SBF

"Vägreservat" är en illustration över en möjlig framtida körväg som i så fall säkerställs i kommande detaljplan.

Planenheten anser det tillfyllt att ange parkmarkens möjliga disposition i illustrationsplanen, till vilken också planbestämmelserna hänvisar.

Tidigare föreslaget bostadskvarter norr om förskoletomten utgår i det utställda planförslaget och ersätts med parkmark.

Att ha tillgång till gemensam gångväg på trädgårdssidan i radhuskvartererna är en kvalitet som detaljplanen avser möjliggöra. Samtidigt görs bestämmelsen kring gemensamhetsanläggningar mer generell. Exempel på gemensamhetsanläggningar anges i planbeskrivningen.

Inför utställningen sker förtydliganden och rättelser på övriga punkter Lantmäteriet påpekat.

Södertörns brandförsvarsförbund yttrande 2008-10-27

Detaljplanen

Synpunkter med anledning av insatsmöjligheter och risk för brandspridning:

Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 samt PM 609 bör beaktas i projekteringsarbetet, i syfte att säkerställa räddningstjänstens framkomlighet och brandvattenförsörjning.

Vattennätet i det nya/ändrade planområdet bör klara att försörja sprinkler i de byggnader där det kan bli aktuellt. Södertörns brandförsvarsförbund förespråkar sprinkler som en del i brandskyddet, både som alternativ lösning när man gör avvikelser i det byggnadstekniska brandskyddet och som en del i brandskyddet i de fall där inga avvikelser förekommer.

Både så kallade bostadssprinkler (t ex enligt SBF-reglerna) i en- eller flerbostadshus och konventionella sprinkleranläggningar i andra byggnader utgör ett bra och kostnadseffektivt skydd mot brand och brandskador. I de fall kommande exploatörer är kända bör en diskussion ske mellan kommunen och dessa redan i detaljplaneskedet för att underlätta en sprinklerinstallation samt minimera kostnaderna.

Södertörns brandförsvarsförbund önskar bli kallat till byggsamråd och även i övrigt delta i kommande byggprocess som byggnadsnämndens sakkunnige inom brand vid behov. Det gäller den planerade bebyggelse som klassas som en s k Br1-byggnad och/eller uppfyller kraven för att lämna in skriftlig redogörelse. Vid frågor angående detta, vänligen kontakta ansvarig brandingenjör.

MKB

Synpunkterna berör byggnaders utformning med hänsyn till transport av farligt gods på järnvägen.

Att installera en manuell nödavstängning till ventilationen i byggnaderna kommer att kräva en utförlig organisation för att säkerställa dess funktion. Brandförsvaret ställer sig frågande till om nödavstängningen blir praktiskt genomförbar och tycker att avstängningen istället bör vara automatisk efter detektion av skadligt ämne.

Det anges att friskluftsintag bör placeras bort från Nynäsbanan men för att slippa friskluft från gatan öppnas det för en alternativ utformning. Brandförsvaret tycker att friskluftsintag inte får placeras mot Nynäsbanan.

Önskas ett alternativ så ska det visas att det inte innebär risk för spridning av skadliga ämnen in i byggnaderna.

SBF

Brandförsvarsförbundets synpunkter på detaljplanen påverkar inte detaljplaneutformningen som sådan, men har vidarebefordrats till exploatörerna.

Synpunkterna på MKB arbetas in i detaljplanen och följs upp i MKB.

Vägverket yttrande 2008-11-27

Vägverket yttrar sig som väghållare för väg 73 samt som sektorsansvarig för vägtransportmyndigheten.

Då Vegastadens detaljplan 1 och 2 är så pass omfattande är det nödvändigt att avtal har tecknats med Vägverket för att säkerställa genomförandet av trafikplats Vega innan detaljplanerna antas av kommunen.

De båda detaljplanerna förutsätts kollektivtrafikförsörjas med pendeltåg. Det är därför nödvändigt att pendeltågsstationen garanteras före ett antagande.

För att minska bilberoendet och belastningen på vägtransportsystemet är det viktigt att tillgängligheten till kollektivtrafiken är god. För att underlätta kollektivresandet är välbelägna infartsparkeringar viktiga och även cykelparkeringar. Allt detta föreslås i detaljplan 2.

I och med att avstegsfall avses tillämpas i detaljplan 2 beträffande trafikbuller har kommunen gjort sin avvägning och tagit ansvar för bullerstörningen. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Vägverket att som verksamhetsutövare åtgärda bullersituationen efter planens genomförande.

SBF

Avtals- och finansieringsfrågor kring pendeltågsstation och trafikplats förtydligas i genomförandebeskrivningen i likhet med framförda synpunkter.

Regionplane- och trafiknämnden yttrande enl. delegation 2008-12-11

Detaljplanen är helt i enlighet med gällande regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFSS 2001) och även med intentionerna i RUFSS 2010 samrådsförslag.

Planeringen av Vegastaden är i linje med RUFSS 2010 samrådsförslag att eftersträva en koncentration av boende och verksamheter till kärnor och stråk med god kollektivtrafiktillgänglighet.

Det är också bra att minska barriäreffekterna av järnväg genom föreslagna planskilda gång- och cykelstråk. Det är likaså positivt att kommunen planerar för infartsparkering vid pendeltågsstationen.

SBF

I det utställda planförslaget medges i vissa av de mest centralt belägna kvarteren ytterligare byggrätt för att nå bättre markutnyttjande.

Vattenfall Eldistribution AB skrivelse 2008-11-28

Vattenfall har elanläggningar i och i närheten av planområdet (karta bif. skrivelsen).

Antalet föreslagna transformatorlägen räcker till för elförsörjningen.

För Vattenfalls befintliga 22 kV kabel yrkas ett u-område på kvartersmark med minst 4 meters bredd eller att den flyttas. Kostnaden för flytt regleras i exploateringsavtal med Vattenfall.

Träd o.dyl. får inte planteras över tillkommande kablar med risk för att rötterna skadar kablarna och orsakar strömavbrott.

SBF

Befintlig elkabel föreslås bli omlagd i allmän platsmark så att u-område undviks. Synpunkterna berör i övrigt genomförandeskedet av detaljplanen. Skrivelsen har vidarebefordrats till fastighetsägarna/exploatörerna.

Vattenfall AB Värme Drefviken skrivelse 2008-11-27

Närmaste fjärrvärmeledningar som kan försörja Vegastaden finns vid ICA Maxi i norra Söderby. F.n. finns inga konkreta planer att bygga fjärrvärme till Vegastaden.

Inledningsvis kan ett lokalt fjärrvärmenät etableras i Vegastaden med bibränsleeldad provisorisk anläggning inför anslutning mot fjärrvärmenätet.

Förutsättningarna för fjärrvärmeförsörjning ökar i takt med förtätning av Vegastaden och närliggande områden. Därför bör ny bebyggelse planeras för sådana långsiktiga och miljöanpassade lösningar.

SBF

Synpunkterna påverkar inte detaljplanens utformning men bör ligga till grund för kommande exploateringsavtal. En eventuell, provisorisk värmeanläggning prövas inte i detaljplanen, utan förutsätts bli miljöprövad i särskild ansökan.

Skrivelsen har vidarebefordrats till fastighetsägarna/exploatörerna.

SL yttrande 2008-12-08

Bestämmelsen "Bullerdämpande skärm får anordnas..." bör omformuleras till "...skall anordnas...".

Lågfrekvent buller från bussar bör uppmärksammas vid dimensionering av fasad och fönster mot huvudgatan.

Av planbeskrivningen bör framgå att två busslinjer trafikerar Vega station då den tas i bruk. Eventuellt finns inget behov av illustrerad busshållplats omedelbart öster om planområdet.

Av detaljplanen ska framgå att ett genomförandeavtal måste upprättas mellan SL, Banverket och kommunen för att klargöra kostnadsfördelningen av stationen.

Avtal måste träffas mellan SL och kommunen om 200 infartsparkeringsplatser på mark.

Fri höjd vid passage under järnvägen måste av geotekniska skäl ändras från 5,0 m till 4,7 m vid huvudgatan och till 3,7 m vid bussgatan.

Det är inte ekonomiskt försvarbart att anlägga en nordlig sekundärentré vid stationen med hänsyn till det ringa antal trafikanter som enligt SLs beräkningar skulle nyttja en sådan entré (max ca 1200 resenärer/dygn).

SBF

Bestämmelse om bullerdämpande skärm förtydligas.

Planhandlingarna kompletteras med uppmärksamhet kring lågfrekvent buller från bussar.

Planbeskrivningen förtydligas kring busstrafikeringen. Dock kvarstår illustrerad busshållplats öster om planområdet.

Erforderliga avtal beskrivs i genomförandebeskrivningen.

Bestämmelse om fri höjd under järnvägen bibehålls för huvudgatan men justeras för bussgatan.

Även om SL f n inte stöder idén med en nordlig stationsentré bibehålls möjligheten till denna i detaljplanen av tillgänglighetsskäl.

Banverket skrivelse 2008-12-03

Vega station är inte finansierad. Den ingår i åtgärdsplaneringen för åren 2010-2021.

Stationsplaneringen: Det är viktigt att göra den attraktiv och tydliggöra ytbehoven för olika funktioner (bil-, buss- och taxiangöring, bil- och cykelparkering etc). Banverket hänvisar till egna handböcker och rapporter.

Buller från järnvägstrafik: Enligt banverkets mening är inte den föreslagna bebyggelsen av sådan karaktär att avstegsfall från bullernormerna bör tillämpas. Boverkets riktlinjer bör därför följas.

Vibrationsstörningar: Banverkets och Naturvårdsverkets riktlinjer 0,4 mm/s bör eftersträvas som högsta värde vid bostadsbebyggelsen.

Farligt gods: Bebyggelsen bör ligga minst 30 m från järnvägen.

Parkering: Oskyddad parkering bör ligga minst 15 m från järnvägen. Om carport, garage e.dyl. utförs kan avståndet minskas, dock ej under 5 m till närmaste strömförande ledning. Körväg kan ligga som närmast 9 m från järnvägen.

Stabilitet: Åtgärder som påverkar stabiliteten ska ske i samråd med Banverket. Ev. kan en stabilitetsutredning erfordras.

SBF

Enligt Boverket kan avsteg från bullernormen övervägas i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, t.ex. ordnad kvartersstruktur. Villkoren för avstegsfall bedöms av planenheten vara uppfyllda i Vegastaden.

Stabilitetsutredning finns. I övrigt är detaljplanen utformad i likhet med Banverkets uppfattning.

SRV återvinning AB skrivelse 2008-11-28

Ingen erinran. Förutsätter att samråd sker i bygglovsskedet beträffande soputrymmens utformning och transportvägar till dessa.

SBF

SRVs synpunkt påverkar inte detaljplanens utformning, men är vidarebefordrad till exploatörerna.

Förpacknings- och tidningsinsamlingen (FTI) skrivelse 2008-10-28

Positiv till förslaget. Återvinningsstationerna läge nära pendeltåget är bra, och föreslaget antal, tre stycken, är OK, men de bör vara väsentligt större. Bifogar förslag till utformning för en rak enkelstation med en behållare för varje materialslag, vilket ger ett ytbehov av 5,4 x 16 meter. Också andra utformningar visas. Det behövs även ett utrymme på 18 meter framför varje behållare för tömningsfordonen.

Illustrationsplanen och detaljplanekartan stämmer inte överens för ett par av lägena. FTI anser att illustrationsplanen visar de bästa lägena.

SBF

Storlek och läge på återvinningsstationerna justeras i likhet med FTIs förslag. Föreslaget läge vid Jökelvägen utgår ur detaljplan 2 och ersätts med annat läge som beskrivs i detaljplan 1.

Handelskammaren Östra Södertörn skrivelse 2008-11-28

Ingen erinran. Positiv till den stora satsningen av bostäder och i blandade boendeformer som möjliggörs.

Behovet av parkeringsplatser får inte underskattas med alltför snäv parkeringsnorm, även om de allmänna kommunikationerna är goda i just detta fall.

SBF

Planbeskrivningen och illustrationsplanen anger ett mindre antal parkeringsplatser än kommunens parkeringsnorm som en följd av det goda kommunikationsläget. Detaljplanekartan ger ändå utrymme för fler parkeringsplatser utmed järnvägen i p-däck om det av olika skäl skulle erfordras.

Svensk Handel skrivelse 2008-11-24

Den ökade befolkning som följer av utbyggnaden för med sig ett behov av närservicebutiker och tjänster i närområdet. En orsak till detta är att det är relativt långt (uppskattningsvis ca 2 km "fågelvägen") till Haninge Centrum där det finns fullt utbyggd handel. Till dessa handelsetableringar tillkommer även de stora anläggningar (Coop och ICA) som också finns i området.

SBF

I detaljplanen avses en etablering ske av närservice kring torget. Även i övrigt är det möjligt att i entréplanet i flerbostadsbebyggelsen få till stånd viss service.

Naturskyddsföreningen i Haninge skrivelse 2008-11-21

Sammanfattningsvis är detaljplanen bra. I stället för att exploatera flera små grönområden har bebyggelsen koncentrerats och utnyttjat anslutningar till befintliga vägar.

Kommunikation

Positivt att det finns många cykelvägar och infartsparkeringar.

Möjlighet till cykeluthyrning vore bra.

Spårtaxi kan vara ett framtida alternativ.

Viktigt att kunna lämna och hämta förskolebarnen på ett säkert sätt.

Bostäder

Bostäder bör byggas energisnålt. Alternativ med solceller och bergvärme bör övervägas. Gröna tak som fördröjare av dagvatten kan utvärderas.

Viktigt att fiberoptisk kabel dras till samtliga bostäder för att undvika trådlös teknik. Enligt rapporter från Strålsäkerhetsmyndighetens Vetenskapliga råd kan man inte avgöra om nuvarande gränsvärden för elektromagnetiska fält från trådlös teknik är tillräckliga för att skydda djur, växter och natur.

Buller och luftföroreningar

Socialstyrelsens riktvärden för buller bör gälla. För bättre psykisk hälsa hos de boende är det mycket viktigt att bullernivåerna och luftföroreningarna är låga. Tyst asfalt bör användas på alla högtrafikerade vägar.

Gröna områden

Bra att områden med höga naturvärden har identifierats, men det är tveksamt om dessa områden kan bevara sina värden när omgivningsförutsättningarna ändras.

Sammanhängande grönstråk för viltpassage bör finnas.

Bra att skola/förskola placeras nära natur.

Dagvatten/spillvatten

Drevviken får inte tillföras ytterligare förorenat vatten. Förorenade snömassor bör inte tillföras Drevviken utan kunna omhändertas på ett miljövänligare sätt. För att undvika att bilägare tvättar sina bilar "hemma" bör platser för tvättning av bilar utredas, där tvättvattnet samlas upp effektivare och renas innan det når dagvattennätet. Våtmarker för att samla upp och rena dagvattnet bör utredas.

Trädgårdsavfall

Platser för gemensamma komposteringar bör utredas för att minska avfallsmängden och därmed transporter i området.

SBF

Om spårtaxi blir aktuellt bedöms ett sådant system kunna rymmas inom detaljplanens ram.

Förskolorna är planerade för att man tryggt kan lämna och hämta barnen.

Inriktningen mot energieffektiva och miljövänliga hus beskrivs översiktligt i planhandlingarna, men kravspecifikationen läggs fast i kommande exploateringsavtal och upphandling. Likaså när det gäller fiberoptisk kabel.

Detaljplanen förutsätter bullerskyddande åtgärder i enlighet med kraven på en skyst sida, mot vilken sovrum orienteras. Skyst asphalt kommer att övervägas på huvudgatan i genomförandeskedet.

Möjlighet till viltpassage finns i föreslagna passager under järnvägen och även via föreslagen bro över järnvägen i norr, framförallt om den utförs som en ekodukt.

Miljövänliga biltvättar bör i första hand lokaliseras till särskilda bilvårdsanläggningar, även om detaljplanen formellt medger detta inom område för parkering utmed järnvägen.

Ett projekt har påbörjats för att kunna anlägga en våtmark i inre Drevviken gemensam för Vegastaden och Norrby gårde.

Möjlighet till gemensam kompostering av trädgårdsavfall kommer att utredas dels i samband med projektering av kvartersmark, dels i anslutning till kommunens disposition av parkmark i Vegastaden och angränsande områden.

Österhaninge församling beslut i kyrkorådet 2008-12-03 § 53

Utbyggnad av Vegastaden innebär att Svenska kyrkan kommer att ha behov av verksamhet i den nya stadsdelen. Det kan handla om såväl gudstjänstlokaler som

lokaler för barn-, ungdoms-, familje- och diakonal verksamhet. Församlingen önskar därför ta upp en dialog med kommunen om förhyrning av verksamhetslokaler i den centrala delen.

SBF

Detaljplanen medger allmänna lokaler i entréplanet kring torget, vars mark inte är i kommunens ägo. Önskemålet har vidarebefordrats till exploatörerna.

Villaägarna, Haninge – Tyresökretsen skrivelse 2008-11-30

Detaljplaneförslaget är bättre än det tidigare programförslaget. Radhusen vid Hallstens väg bör dock skiljas från villorna av en trädkantad gång- och cykelväg.

Torget affärsbebyggelse måste planeras med omsorg till form och innehåll för att kunna konkurrera med de närliggande stormarknaderna.

För att göra Vegastaden attraktiv från början är det viktigt att infrastrukturen finns på plats redan vid första inflyttningen.

Man ska kunna färdas bekvämt med bil mellan centrala Vega och perifera delar, såsom Kolartorp och Hermanstorp. Dessa vägar får dock inte göras så lättframkomliga att de ger smitvägar för biltrafiken mot Handen och Stockholm. Huvudgatan ska vara den naturliga genomfarten.

Infartsparkeringens och miljöstationens placering vid Jökelvägen är inte övertygande och bör utredas vidare.

Utöver konventionella bullerskydd vid järnvägen är det viktigt att Banverket/SL använder modernare räls och mindre bulleralstrande tågsätt.

Det saknas en tidplan för kommande detaljplaner och utbyggnad av pendeltågsstation och trafikplats vid väg 73. Projektorganisationen för Vegastaden bör tydliggöras.

Även kommande planer för Norrby bör offentliggöras innan pågående detaljplaner för Vegastaden går till antagande.

SBF

Befintliga villor och föreslagna radhus vid Hallsten föreslås i den utställda detaljplanen bli åtskilda av ett trädkantat parkstråk.

Återvinningsanläggningen vid Jökelvägen utgår ur detaljplan 2 och ersätts med annat läge som beskrivs i detaljplan 1.

Jökelvägens samband med detaljplan 1 behålls. Tillfart till infartsparkering i anslutning till den norra stationsentrén bör genom trafikreglering styras till att ske via den nya gatan i detaljplan 1, ifall trafiken på Jökelvägen skulle orsaka problem för närboende.

Till grund för planering och byggande av Vegastaden finns sedan hösten 2008 ett ramavtal mellan kommunen och exploatörerna som anger tider för de olika etapperna. Inför antagandet av detaljplanerna kommer ramavtalet att

följas upp med exploateringsavtal mellan berörda parter, även beträffande station och trafikplats. Planeringen av Norrby följer liknande mönster.

I övrigt delar planenheten Villaägarnas uppfattning.

Hallstens villaförening, skrivelse 2008-10-13

Genomfart från Nynäsvägen via Hallstens väg till bostäder och pendeltågsstation är helt oacceptabelt med hänsyn till vägens bredd och utformning. Gäller även under byggtiden. Byggtransporter får ej ske via Hallstens väg. 2-vånings radhus med ett stort antal p-platser i direkt anslutning mot befintlig bebyggelse är ej acceptabelt.

Anlägg en gångväg mellan övre och nedre Hallstens väg kantad av träd, bl.a. med tanke på miljön. Behåll nuvarande utfart till gamla Nynäsvägen och förse utfarten med ljussignaler. Behåll befintliga vändplaner i Hallstens båda ändar i stället för genomfart till radhusen. Alternativ: Stäng utfarten mot gamla Nynäsvägen och anslut Hallsten mot nya området.

Behåll området mellan Hallsten och Dicksons väg i Vega som grönområde.

Fortsatt information i ärendet bör ske till alla fastigheter i området.

SBF

Inför utställningen bearbetas detaljplanen i avsnittet närmast Hallsten så att ett trädkantat stråk får rum mellan Hallstens villaområde och de föreslagna radhusen. De större parkeringsytorna utgår.

I samband med detaljplanens genomförande avses utfart från nybebyggelsen ledas mot gamla Nynäsvägen via huvudgatan. Om nybebyggelsen orsakar trafikproblem för Hallsten, erfordras trafikreglerande åtgärder mellan Hallsten och nuvarande anslutning med gamla Nynäsvägen. Byggtrafiken kommer att gå i den blivande huvudgatans sträckning.

Området mellan Hallsten och Dicksons väg ingår inte i aktuell detaljplan. Ställningstagande till eventuell förändring av detta område i någon riktning sker långt senare.

I detaljplaneskedet informerar planenheten direkt de fastighetsägare vars fastighet gränsar till planområdet. Därutöver informerar planenheten respektive områdes fastighetsägarförening eller motsvarande och ger därmed dess styrelse möjlighet att gå vidare med informationen till medlemmarna. Genom kommunens annonssida i Mitt i Haninge når planenheten samtliga boende i Haninge med aktuell planinformation, t.ex. om var planhandlingarna finns tillgängliga. Dessutom finns planinformationen på kommunens hemsida. Planenheten bedömer därmed att informationsbehovet är täckt på ett godtagbart sätt.

Handens villaförening skrivelse 2008-12-01

Det är viktigt att begränsa genomfartstrafiken från Vegastaden genom Kvarntorps villaområde, t.ex. genom begränsad vägbredd och hastighetsdämpande åtgärder.

De riktvärden för buller m.m. vid byggnationen som anges i detaljplanen får inte överskridas och ska övervakas av kommunen. Vi förutsätter att byggtrafiken kommer att gå via Kvarntorps allé, inte via lokalvägarna.

För övrigt är detaljplanen genomarbetad och ser ut att bli en bra och fungerande del av Haninge.

SBF

Om det efter utbyggnaden uppstår problem med eventuell genomfartstrafik i Kvarntorp får kommunens trafikansvariga besluta om olika trafikbegränsande åtgärder på lämpligt ställe i gatunätet.

Byggtrafiken kommer att ledas via den blivande huvudgatan, dvs. i nuvarande Kvarntorps allé och dess förlängning.

Vega-Söderhagens fastighetsägareförening skrivelse 2008-11-27

Saknar helhetsbeskrivning av Vegastaden.

Saknar beskrivning av utbyggnadsordningen för bebyggelse, trafikplats, pendeltågsstation, samt hur skolvägar ser ut under olika skeden, störningar under byggtiden etc.

Grönområdena ser alltför begränsade ut för så många som 3 000 hushåll.

Oacceptabelt att planera för genomfartstrafik genom Hallsten till Vegastaden. Även i övrigt riskerar mindre vägar bli smitvägar. Beakta också byggtrafiken som kan vara upp till 15 år med risk för långvariga anläggningsprovisorier.

Åtgärder måste vidtas så att trafiken på gamla Nynäsvägen genom Vega inte ökar till följd av Vegastadens utbyggnad, inte heller under byggskedet.

Större idrotts- och lekplatser, ungdomsgårdar och idrottshallar saknas i planeringen.

Den föreslagna gång- och cykelvägen på bron över järnvägen skulle kunna få sin fortsättning i en passage mellan villorna och föreslagna radhus i Hallsten.

Miljöstationer i bostadsbebyggelse verkar inte vara en tidsenlig lösning med tunga transportfordon bland bostäder som följd. Den föreslagna vid Jökelvägen är direkt olämpligt placerad.

Inte heller Jökelvägen får belastas mer än idag, varken under byggskedet eller efter utbyggnad. Därför är infartsparkeringen där olyckligt placerad.

Fler än de som har fastighet i gräns mot programområdet borde betraktas som sakägare.

SBF

Helheten beskrivs i program för Vegastaden, sep 2006.

Den bearbetade genomförandebeskrivningen beskriver närmare hur utbyggnaden kommer att ske.

Utöver grönområden i detaljplanen bevaras bl.a. skogs- och bergsområdet sydost om Hallsten. I det utställda planförslaget har en ökning skett av centralt belägna parkytor. Inom planområdet föreslås ca 1020 lägenheter.

Om oacceptabla smitvägar uppstår, t ex vid Hallsten eller Jökelvägen, ankommer det på stadsbyggnadsnämndens trafikutskott att besluta om trafikreglerande åtgärder.

Trafiken på gamla Nynäsvägen genom Vega beräknas minska, även vid utbyggnad av Vegastaden, när trafikplatsen vid väg 73 är byggd.

Byggtrafiken kommer att ledas via huvudgatan.

Plats för idrottshall m.m. kommer att ges vid planeringen av skolan i kommande detaljplan väster om järnvägen.

Återvinningsanläggningen vid Jökelvägen utgår ur detaljplan 2 och ersätts med annat läge som beskrivs i detaljplan 1.

Jökelvägens samband med detaljplan 1 behålls. Tillfart till infartsparkering i anslutning till den norra stationsentrén bör genom trafikreglering styras till att ske via den nya gatan i detaljplan 1, ifall trafiken på Jökelvägen skulle orsaka problem för närboende.

Sakägare till detaljplanen är ägare till de fastigheter som finns inom och gränsande till detaljplaneområdet. I programskedet behandlades ett större område, och fler sakägare berördes då.

Kolartorps tomtägarförening skrivelse 2008-11-27

Befarar att boende i Kolartorp kommer att störas kraftigt under byggtiden, som med säkerhet kommer att ta mer än 10 år. Det är främst utbyggnaden av detaljplan 1 som kommer att störa. Även utbyggnaden av detaljplan 2 kommer dock att störa om det inte kan lämnas garantier att byggtrafiken dit enbart sker från öster via Nynäsvägen. Risker finns annars att den också leds över kolartorpsbron över järnvägen.

SBF

Här tas endast upp de delar av synpunkterna som berör detaljplan 2.

Avsikten är att utbyggnaden av bebyggelse, gator och vägar i detaljplan 2 sker via huvudgatan från Nynäsvägen i öster.

De delar av detaljplan 2 som ligger väster om järnvägen förutsätts byggas via den nya vägporten under järnvägen i huvudgatans sträckning.

Om arbeten väster om nuvarande järnvägsspår måste påbörjas innan vägporten under järnvägen är byggd, förutsätts detta ske med byggtrafik söderifrån i ett läge omedelbart väster om befintliga spår. En sådan åtgärd föregås av information bl.a. till Kolartorps tomtägarförening.

Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund yttrande 2008-12-04

De punkter som redovisas under plankartans rubrik Hållbar stad är bra men bör konkretiseras så att krav och förväntningar klart framgår.

Vid misstanke om förorening och därav följande saneringsbehov, t ex i samband med arbete med befintlig banvall, gäller anmälningsplikt till Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund.

Extrema krav på avskärmningar, lägenhetsutformning, förläggning av sovrum mot bullerdämpad sida m.m. är motiverade med hänsyn till aktuella bullernivåer och kända samband med hjärt-kärlsjukdom, högt blodtryck och väckningseffekter.

Oklara uppgifter om bullerskyddsskärmar måste förtydligas, synkroniseras och tydligt visa att minst avstegsfall B kan innehållas.

Om ur bullerskyddssynpunkt rätt utbyggnadsordning inte går att ordna kan andra provisoriska skyddsåtgärder bli behövliga för att klara Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från arbetsplatser m.m.

Utbyggnadsordningen bör om möjligt säkerställas och regleras i avtal. Utredningsmaterialet bör ha ett vidare perspektiv än själva planområdet.

Komplettering bör ske med tydligare uppgifter hur området utanför planområdet påverkas, t ex där bullerskyddsskärmar runt järnvägen upphör. Planmaterialet bör också kompletteras med uppgifter angående bullernivåer i områdets parkområden.

Uppgifter angående markvibrationer bör förtydligas. Hänsyn bör också tas till risk för ökat antal lastade godståg även nattetid om/när Norviks hamn anläggs.

Uppmärksamhet bör ägnas åt att närområdet runt Väg 73 i Vega är den del av Haninge kommun där man redan idag ser förhöjda halter av inandningsbara partiklar PM10 respektive kvävedioxid NO₂.

Den planerade dagvattendammen är anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken, varför anmälan ska inlämnas till Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund.

Ökade dagvattenflöden från nybebyggelsen, svårigheter att ordna rening/fördröjning lokalt inom planområdet och rådande översvämningssproblematik ställer krav på effektiva åtgärder före Drevviken. Innan planen antas måste redovisas åtagande/avtal som visar att åtgärder kan vidtas, t ex beskriven våtmark vid Drevviken.

Det framgår inte om utbyggnadstakten kan synkroniseras så att alla fastigheter kan och avses förses med fjärrvärme. Om detta inte skulle vara möjligt bör andra förnyelsebara alternativ lyftas fram.

En avloppspumpstation beskrivs bli placerad endast 20 m från närmaste bostad. Om placeringen inte kan ändras krävs luktreducerande åtgärder i form av biologiskt filter e d.

Vid nära lokalisering av transformatorstation och bostadsbebyggelse bör samarbete ske med Vattenfall för faktisk mätning, så att försiktighetsprincipen tillämpas och riktvärdet 0,2 mikrotesla inte överskrids i något fall.

Föreslagen lösning med djupsäckssystem för hushållsavfallet är intressant. Angivna lokaliseringsförslag avseende återvinningsstationer bedöms goda.

Planmaterialet bör om möjligt kompletteras med ytterligare beskrivningar av störningar under byggtiden, t ex från provisoriska trafiklösningar, tillfällig kross- och/eller upplagsverksamhet etc. Kontrollprogram för hantering av förorenat dagvatten, t ex i sedimenteringsbassäng, och riktlinjer för bullrande verksamheter m.m. bör tas fram.

MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med ett avsnitt om Uppföljning.

SBF

Ett större utredningsområde än planområdet har behandlats i programarbetet för Vegastaden.

Detaljplanen är grundad på överblickbar trafik (gods- och persontransport) på Nynäsbanan. Planbeskrivningen förtydligas på denna punkt.

Konkretiseringen av begreppet Hållbar stad sker i ett särskilt programarbete "Hållbarhetsprogram för Vegastaden" (ej planhandling) som tillsammans med planhandlingarna ligger till grund för kommande exploateringsavtal.

Exploatörerna har informerats om synpunkterna som grund bl.a. för exploateringsavtal, anmälningspliktiga åtgärder, mätning vid transformatorstationer, kontrollprogram för dagvattenhantering under byggtiden samt riktlinjer för bullrande verksamheter.

Utredning om markvibrationer finns.

I det fortsatta planarbetet sker förtydliganden och kompletteringar i likhet med framförda synpunkter angående bullerdämpande åtgärder, utbyggnadsordning, dagvattenhantering, uppvärmningssystem, avloppspumpstation, transformatorstation samt störningar under byggtiden.

En kommentar om uppföljning införs i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Socialnämnden beslut 2008-11-13 § 263

Nämnden ser positivt på den planerade utbyggnaden i detaljplan 2.

Nämnden framhåller vikten av en blandad bebyggelse med lägenheter, radhus och villor inom samma område för att undvika problemen med segregerade bostadsområden samt vikten av varierade upplåtelseformer och tillgång till hyreslägenheter.

Planområdet är intressant för socialförvaltningens avdelning för handikappomsorg genom områdets centrala läge, goda allmänna kommunikationer och närhet till naturområden. Förvaltningens behov och önskemål av lägenheter med hyresrätt (1-2 rum och kök) är följande:

- 36 lägenheter intill varandra för psykiatriboende med möjlighet för personal att vandra emellan (kan delas upp på 18+18 lägenheter),
- 10 lägenheter utspridda i området för funktionshindrade som klarar eget boende med boendestöd,
- 7 lägenheter i en trappuppgång för 6 boende och en personallägenhet.

SBF

Upplåtelseformer läggs inte fast i detaljplanen. Socialnämndens beslut, som inte bedöms påverka detaljplanens utformning, har överlämnats till fastighetsägarna/exploatörerna som grund för kommande projektering, utförande och förvaltning av bostadsbebyggelsen.

Äldreomsorgsnämnden beslut 2008-11-20 § 148

Det är bra att detaljplanen medger lokaler i centralt belägna byggnaders bottenvåningar, t.ex. för dagverksamhet och träffpunkter.

Det ska vara möjligt att som äldre med skiftande funktionshinder bo kvar i den miljö och omgivning man tidigare har verkat i.

Äldreomsorgsnämnden arrangerar våren 2009 konferensen *Hur vill våra äldre bo?* och deltar gärna i utvecklingsarbetet av äldres bostäder.

Ansatsen är att alla bostäder ska vara äldreanpassade.

Om byggherrar och entreprenörer följer vad som anges i Boverkets byggregler och allmänna råd, skapas förutsättningar för rörelsehindrade att bo och leva i Vegastaden på lika villkor som andra.

För personer med omfattande vårdbehov och/eller trygghetsbehov kan särskilt boende/seniorboende vara en alternativ boendeform. Utifrån den demografiska utvecklingen finns skäl att avsätta mark för ett framtida äldreboende i området.

SBF

Synpunkterna berör främst frågor kring hur lägenheter ska vara planerade och ryms inom detaljplanens ram. Planen är generell, och rymmer alla slag av kategoriboenden inom kvartersmark för bostäder. Framförda krav och önskemål har vidarebefordrats till exploatörerna.

Barn- och utbildningsnämnden inriktningsbeslut Vega 2008-10-21 § 138

Med stöd av barn- och utbildningsförvaltningens elevprognoser för Vegastaden bör en kommande F-9 skola ha 4-5 paralleller och dimensioneras för 1000-1250 elever fördelat på år F-5 med 600-750 elever och år 6-9 med 400-500 elever.

Båda enheterna ska ligga något skilt från varandra men ändå medge samutnyttjande av t.ex. gymnastikhall, fotbollsplaner, matsal, aula, bibliotek etc. Plats för viss tillfällig expansion ska finnas. F-5 delen bör orienteras nära en förskola för att dra nytta av eventuella förändrade lokalbehov över tiden.

Nämnden anser att den skiss till disposition av F-9 skolan i kommande detaljplan som stadsbyggnadsförvaltningens planenhet upprättat 2008-08-20 kan ligga till grund för fortsatt planering av skolan.

SBF

Beslutet påverkar inte i sig detaljplan 2, men kommer att ligga till grund för utformningen av kommande detaljplan väster om järnvägen.

Barn- och utbildningsnämnden beslut 2008-11-18 § 168

Positivt att plats för två förskolor reserverats. Det är dock önskvärt att vardera tomtytan, ca 4 000 kvm, ökar om det möjligt till 8-9 000 kvm. Det är också viktigt att förskolorna kan uppföras i ett tidigt skede av planens genomförande. Förskolor och skolor ska orienteras och planeras så att de ger trygga skolvägar och liten bullerpåverkan.

SBF

Förskolorna föreslås bli uppförda i två plan, vilket ger ett bra markutnyttjande för lek. Utöver egen tomtyta har de båda förskolorna direkt tillgång till natur- och parkmark om minst 3 000 kvm vardera i bullerskyddad miljö. Förskolorna nås via gång- och cykelvägar. Genom omdisposition av radhus och gräns mot natur i det utställda planförslaget utökas vardera tomtytan till ca 5 000 kvm.

Kultur- och fritidsnämndens arbetsutskott beslut 2008-10-29

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" (citat ur planbeskrivningen för detaljplan 2).

Kultur- och fritidsnämnden anser att planen i sig är svår att ta ställning till, då den i nämndens frågor är väldigt 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.

Nämnden tar också upp allmänna farhågor för att inte tillräckliga resurser för kultur- och fritidsverksamheten avsätts vid utbyggnad av Haninges tätort generellt, vilket kan få stora negativa konsekvenser inte minst för barn ungdom.

SBF

Kultur- och fritidsnämndens svar föranleder i sig ingen ändring i detaljplan 2.

Miljönämnden beslut 2008-10-29 § 82 och 2008-12-20 § 98

Dagvattenreningen måste utredas vidare. Drevviken får inte tillföras mer föroreningar från Vega. En våtmark kopplad till en reningsanordning vid Drevviken kan vara en lösning.

För att få lägre bullernivåer inom Vegastaden bör ett system med spårbilar utredas. Utrymme bör lämnas i detaljplanen.

Biogasbussar, etanolbussar och tysta bussar bör användas i området. Alternativa energikällor som vindkraft, biogas, solkraft m m måste få ett genomslag i Vegastaden.

Vid byggandet av förskolor och skolor i Vegastaden skall Tornberget nyttja energieffektiv teknik, t.ex. i form av passivhus, lågenergihus. Privata byggherrar bör uppmuntras att använda denna teknik mot bakgrund av Haninge kommun som Uthållig kommun med syfte att sänka CO₂-utsläppen.

Riskerna med järnvägsolyckor, inte minst med farligt gods, till följd av att bostäder föreslås endast 45 m från spåret som går på en järnvägsbank måste utredas vidare.

Det är inte bra att genomfartstrafik förs över torget.

Stora delar av Vegastaden bör få anpassad hastighet.

SBF

Dagvattenfrågorna är ytterligare utredda inför utställningen. Våtmark i inre Drevviken ingår i åtgärdsplanerna, men ligger utanför aktuell detaljplan att hantera.

Ev. spårbilar (spårtaxi) bedöms kunna utvecklas inom detaljplanens ram.

Önskemål om alternativa drivmedel bör föras fram av kommunen vid möten med SL, som äger frågan. Frågan om energianvändning och energiteknik i Vegastaden bör tas upp i de exploateringsavtal kommunen och exploatörerna avser ingå.

Kvalitetskraven på det kommunala bolaget Tornbergets skolbyggande ställs av kommunen.

Den utförda riskanalysen visar konsekvenser och önskvärda åtgärder med avseende på föreslagen bostadsbebyggelse vid järnvägen.

Trafiken över torget sker på torgets villkor, vilket är inskrivet som en planbestämmelse och som följs upp i genomförandet och driften. Planutformningen är en sammanvägning av tillgänglighet och säkerhet.

Formellt tillåten hastighet på gatorna regleras inte i detaljplanen, men utifrån beslut i stadsbyggnadsnämndens trafikutskott. Dock tar utformningen av gatorna sikte på att inbjuda till låga hastigheter.

Kommunala handikapprådet yttrande 2008-11-26

- *Delaktighet.* Det är viktigt att handikapprådet ges delaktighet inför tecknandet av avtal med exploatörer samt ges rådgivande funktion vid val av markmaterial.
- *Nivåskillnader* mellan gata och gångväg bör ersättas med strukturskillnader som avgränsare.
- *Entréer.* Undvik lösning vid nivåskilda entréer att hissknapp måste hållas intryckt. Porttelefoner bör undvikas och ersättas med lösning anpassad till hörselskadade.
- *Skyltar* bör placeras lågt utan att sticka ut. Text bör vara av typ relief.
- *Lekplatser* bör göras tillgängliga även för barn med funktionsnedsättning. och så att ålderssegregering inte uppstår.
- *Belysning.* Gångvägar bör vara direkt belysta. Skarpa kurvförändringar bör märkas ut med extra belysning. Omgivningen kan ges nyansskild belysning.
- *Kollektivtrafik.* Stationens hissar bör dimensioneras för permobiler. Det är viktigt att busshållplatser och gångväg dit tydligt märks ut. Bussarna ska vara handikappanpassade.
- *Kommunikationer.* Körvägar, parkering, gångvägar ska fungera redan vid första inflyttningsetappen.
- *En kommun del för alla:* Att göra Vegastaden till ett föredöme inom tillgänglighet bär vinst både såväl för de som kommer att bo där som för exploatörer och Haninge kommun.

SBF

Synpunkterna påverkar i detaljplaneskedet främst gestaltningsprogrammet, där en översyn görs inför utställningen.

Detaljutformning av mark och byggnader sker i bygglovs- och genomförandeskedet.

Synpunkterna har vidarebefordrats till exploatörerna.

Haninge Pensionärsråd skrivelse inkom 2008-11-28

Representerar pensionärsföreningarna PRO, HPFR och SPF.

Ordinära bostäder

Det är viktigt att det byggs billiga, mindre hyresrätter för alla åldrar och där även många pensionärer vill bo. Lägenheterna ska vara tillgängliga utan trappor i markplan och handikappanpassade.

Seniorbostäder

En speciell bostadsenhet bör byggas för vitala äldre, som vill ha nära till gemenskap med jämnåriga, t.ex. typ Bovieran.

Trygghetsbostäder

Samarbete bör ske med KTH Södertörn och forskningsprojekt CHB (drivs av prof. Tore J Larsson) för att Vegastaden ska kunna få några bostäder uppförda i enlighet med de senaste forskningsrönen.

Vård- och omsorgsboende

En byggnad för total vård och omsorg bör planeras in från början, av typ Hagagården och Tallhöjden.

Träffpunkt

Vegastaden bör få en mötesplats för allaktiviteter, en klokt planerad träffpunkt med rejält tilltagna ytor för olika generationer och föreningar.

SBF

Framförda önskemål ryms inom detaljplanens generella ramar och bestämmelser för bostäder.

Planenheten har haft en första kontakt med KTH Södertörn.

Byggnad för total vård och omsorg är även en fråga för äldreomsorgsnämnden att bevaka.

I entréväningen inom flerbostadshusens kvarter ryms utöver bostäder också gemensamhetsytor av olika slag.

Önskemålen har vidarebefordrats till markägarna/exploatörerna och bör ligga till grund för kommande exploateringsavtal och lägenhetsprogram.

Utformningen av lägenheterna är därutöver en fråga för bygglovsprövningen.

Brottsförebyggande rådet (BRÅ) yttrande 2008-11-05

Förskolor och skolor utsätts ofta för skadegörelse med kostnader, störningar och otrygghet för verksamheterna som följd. En orsak till skadegörelse kan vara att dessa byggnader placeras mot skog eller annat obebyggt område vilket försvårar uppsikten. I aktuell detaljplan hamnar dessa verksamheter återigen på mörka, svårbevakade samt avsides placerade platser.

Yttrandet hänvisar därutöver till BRÅ-skrivelse 2008-06-25 till Stadsbyggnadsförvaltningen om vad som bör beaktas i Vegastaden med hänsyn till trygghet, säkerhet och minskad risk för brottslighet. Där sägs bl.a.:

Gångstråk

För att förhindra att det utöver anlagda gångstråk efteråt uppstår informella

gångstråk spontant som är obelysta och otrygga, kan man vänta med anläggandet tills man vartefter ser vilka rörelsemönster som uppstår.

För att öka tryggheten bör belysningen utformas så att både gångstråk och det omgivande rummet blir upplyst. Buskar och träd får inte skymma belysningen.

Byggnader

Utforma entrédörrar till trapphus, bostäder och källare robust för att försvåra inbrott och skadegörelse. Med moderna elektroniska nyckel/passersystem kan man styra behörigheter och kontroll. Stora glaspartier som i t.ex. busskurer och butikslokaler i markplan ökar risken för skadegörelse i form av glaskross.

Parkeringsplatser/garage

Dessa bör anläggas överblickbara. Undvik skymmande plantering och ha anpassad belysning. Boendeparkeringar bör ha avgränsningar mot allmänna områden som t.ex. staket eller häck.

Dagvattendammar

Riskerna med lekande och obevakade barn måste analyseras och åtgärder för att minska riskerna måste vidtas.

Busshållplatser

Anlägg dessa på väl upplysta och synliga från omgivningen.

Cykel

Cykelstråk ska vara avgränsade från biltrafik och övrig gångväg. Cykelställ ska utformas robust, ha bra möjligheter att låsa fast cykeln och placerade på plats med god överblick.

Klotter

För att försvåra klotter bör fastighetsfasader nära allmänna ytor göras mindre åtkomliga genom svårgenomtränglig vegetation, raster på vägg m.m. Genom lämplig utformning av fasader i markplan, broräcken, gångtunnlar etc. kan ev. klottersanering underlättas.

Bo Tryggt 05

Skrivelsen hänvisar till denna handbok i tryggt boende som hjälp för byggherrar och exploatörer.

SBF

Båda förskolorna i planområdet ligger med en del av byggnad och tomt orienterad mot allmän gata och i det ena fallet därutöver mot ett allmänt parkstråk, i det andra mot bostäder. Planenheten uppfattar inte detta som avsides belägna platser.

De synpunkter som BRÅ framför med avseende på ökad trygghet, säkerhet och förhindrande av brott berör i mindre utsträckning detaljplaneskedet men är desto viktigare i utförande- och driftskedet.

I detaljplanehandlingarna görs med anledning av BRÅs synpunkter en översyn främst av gestaltningsprogrammet. Planhandlingarna i övrigt är i linje med framförda synpunkter.

Det är sedan viktigt att synpunkterna som avser kvartermark följs upp i exploateringsavtalen mellan kommun och byggare, och för allmänna platser i de upphandlingar som görs för genomförandet av dem. En del frågor berör också bygglovsprövningen.

Fastigheter inom planområdet

F1. Bengt-Åke Jonsson, Täckeråker 11:1, Västra Täckeråkers väg 6 skrivelse 2008-10-15

Vill få bekräftat att den del av nuvarande Västra Täckeråkers väg som i dag har sin sträckning över fastigheten kommer att förläggas utanför fastigheten i enlighet med detaljplanen.

Vill även få möjlighet att stycka fastigheten i 3 tomter (styckningsförslag bifogas skrivelsen). Fastigheten är i dag ca 3 500 kvm. Styckningsförslagen ger tomter mellan ca 1100 och 1300 kvm. Önskar i sammanhanget att den byggbara ytan ökas i den västra, låglänta delen av fastigheten.

SBF

Föreslagen vägdragning kvarstår inför utställningen.

Föreslagen styckning är från plansynpunkt i princip möjlig. Detaljplanen ändras i likhet med framfört önskemål så att den byggbara ytan utökas i den västra, mer lättillgängliga delen, dvs. "prickmarken" minskas där. Samtidigt införs en bestämmelse om högsta antal byggrätter på fastigheten.

F2. Anna Müller och Hans Müller, Täckeråker 2:73, Jökelvägen 69 skrivelse 2008-11-24

Motsätter sig att föreslagen infartsparkering vid norra stationsentrén nås via Jökelvägen. Denna väg, som idag är en lugn återvändsgata och som går utmed skola och förskola, är inte dimensionerad för en så kraftig ökning av trafiken som detta skulle innebära. Menar att dagslägets ca 5-10 fordon/dag vid Jökelvägens slut och ca 50-75 fordon på övriga Jökelvägen (mellan Nordenskiöldsvägen och Brusewitz väg) beräknas öka till 400 fordon /dygn.

Motsätter sig placeringen av återvinningsstationen vid infartsparkeringen, då det dels ytterligare ökar trafiken på Jökelvägen och dels leder till tung trafik med renhållningsfordon. Jökelvägen bör avslutas som idag med en vändplan och enbart betjäna nuvarande fastigheter.

Återvinningsstationens placering medför också sanitär olägenhet för området. Den bör därför placeras invid befintlig transformatorstation vid Vardövägens korsning med Brusewitz väg. Där kan dess samhällsnytta

förenas med god boendemiljö. Vardövägen är dessutom bredare och försedd med gångbana till skillnad från Jökelvägen.

Beskrivning saknas över hur trafikflödet kommer att styras för att smidigt komma ut på väg 73/Nynäsvägen.

Byggtid upp till 10 år kommer att innebära störningar under lång tid framförallt på grund av byggtrafiken.

SBF

Synpunkterna berör utformningen av både detaljplan 1 och 2 samt i viss mån även gällande detaljplan för bebyggelsen kring Vardövägen.

Återvinningsanläggningen vid Jökelvägen utgår ur detaljplan 2 och ersätts med annat läge i kommande detaljplan.

Jökelvägens samband med den nya gatan i detaljplan 1 behålls. Den norra stationsentrén är enligt SL olönsam, men ligger ändå med i detaljplanen som en framtida möjlighet. Även infartsparkeringen ligger med som en möjlighet men kommer inte till stånd om inte stationsentrén byggs. Tillfart till en ev. framtida infartsparkering bör genom trafikreglering i genomförande- och driftskedet styras till att ske via den nya gatan i detaljplan 1, ifall trafiken på Jökelvägen skulle orsaka problem för närboende.

Fastigheter gränsande till planområdet

F3. Else-Maj Tryggveson, Täckeråker 1:195, Hallstens v 11 skrivelse inkom 2008-10-30

Motsätter sig förslaget som är okänsligt utformat. Den nya stadsbebyggelsen kommer att bli alltför påfrestande för boende i Hallsten. Föreslagen nybebyggelse kommer helt att förstöra karaktären av nuvarande Hallstens gamla villabebyggelse från 1950-talet.

Föreslår att den nya bebyggelsen skiljs från befintlig med en på båda sidor trädplanterad gångväg. Befintligt grönområde i Hallstens allmänning bör ej röras. Radhusens parkering närmast villorna kommer att förorsaka buller och avgaser för villorna och föreslås därför placeras mot järnvägen. Även de högre husen är placerade störande nära villorna och föreslås förläggas längre bort.

SBF

Utgångspunkten för detaljplanen är ett beslut i kommunfullmäktige 2006 att godkänna ett program för Vegastaden med inemot 3 000 lägenheter. Detaljplanen omfattar en del av detta programområde och är ett led i genomförandet av programmet.

Inför utställningen är detaljplanen bearbetad i avsnittet närmast Hallsten så att ett trädkantat stråk läggs mellan Hallstens nuvarande villaområde och de föreslagna radhusen. Mot befintlig park anläggs en smal gata med längsparkering. Större parkeringsytor flyttas längre bort från den befintliga

villamiljön. Flerbostadshuset ligger som närmast ca 70 m ifrån befintlig bebyggelse.

F4. Mats Johansson, Täckeråker 2:207, Hallstens väg 34 skrivelse inkom 2008-12-01

Motsätter sig att Vegastaden byggs så nära som ca 20 meter från den egna bostaden och att byggandet kommer att pågå i 10 år med störande buller och trafik.

SBF

Ingen byggtrafik kommer att få använda Hallstens väg. Den närmast belägna bebyggelsen utgörs av radhus i två våningar vars genomförande kan uppskattas ske under ett par år. Vartefter genomförandet av Vegastaden fortskrider, kommer byggbuller och byggtrafik allt längre bort.

F5. Joakim Sandin, Ulrica Sandin, Täckeråker 2:72, Jökelvägen 28 skrivelse inkom 2008-11-28

Befarar att föreslagen ökning av trafiken på Jökelvägen, inte minst tung trafik, kommer att leda till sättningar i det egna bostadshuset. Övriga synpunkter: Se skrivelse F2 ovan.

SBF

Innan ett genomförande av detaljplanerna påbörjas kommer en besiktning att ske av befintliga hus inom område som berörs av utbyggnaden. I övrigt hänvisas till planenhetens svar i anslutning till skrivelse F2 ovan.

F6. Lotta Svanbro, Täckeråker 1:144, Vattenfallsvägen 5 skrivelse inkom 2008-12-01

Enligt plankartan kan det bli 3 och 4 våningars bebyggelse mot den egna fastigheten på Vattenfallsvägen. I planbeskrivningen nämns dock 2 våningar mot befintlig bebyggelse. Vad är tanken?

SBF

I allmänhet anger planbestämmelserna radhus i högst 2 våningar närmast befintlig villabebyggelse. Ofta ligger då de nya husen 10 - 20 m ifrån och i samma nivå som närmast befintliga hus. I aktuell del vid Vattenfallsvägen föreslås ny bebyggelse i 3 våningar på ett avstånd av som närmast ca 30 meter och på en nivå som är ca 3 m lägre än aktuellt befintligt hus (dvs en våning lägre). Närmast föreslagen 4-vånings bebyggelse ligger ca 70 m ifrån befintligt hus och på samma låga nivå.

Planenheten anser inte att frågan föranleder ändring av planbestämmelserna men planbeskrivningen kommer att förtydligas på denna punkt.

Fastigheter ej gränsande till planområdet

F7. Maine Blomstedt och Robert Blomstedt, Täckeråker 2:204, Hallstens väg 28 skrivelse 2008-11-25

Bebyggelsen blir alldeles för tät och hög och tar bort ett värdefullt natur- och kulturlandskap. Kommunen har i alltför hög grad gått exploatörernas intressen tillmötes. Byggbullret kommer att bli outhärdligt. Man borde istället bygga tätt väster om järnvägen där det idag inte finns någon bebyggelse.

SBF

Idén med Vegastaden kommer ursprungligen från kommunen. Föreslagen mängd lägenheter beror på att få tillräckligt underlag för en pendeltågsstation. Meningen är att även bebygga västra sidan järnvägen, men det sker med stöd av en kommande detaljplan.

F8. Cecilia Berg och Urban Flynnar, Täckeråker 2:39, Jökelvägen 61 skrivelse 2008-11-18

Synpunkter: Se sammanfattningen under skrivelsen från F2 ovan.

SBF

Se svaret på F2 ovan.

F9. Joakim och Sonia Persson, Täckeråker 2:41, Brusewitz väg 9 skrivelse 2008-12-01

Varken Jökelvägen eller Vardövägen tål mer trafik än idag, inte heller utfarten från Nordenskiölds väg mot Nynäsvägen. Bygg den nya tillfarten till Vegastaden innan någon bebyggelse uppförs.

SBF

Den nya huvudgatan från Nynäsvägen är en förutsättning för bebyggelsen i detaljplan 2. I övrigt hänvisas till svaret under F2 ovan.

F10. Susanne Marell, Bert Nygårds, Täckeråker 2:206, Hallstens väg 32 skrivelse inkom 2008-12-01

Befarar att bli mycket störda av byggandet (pålning etc) av Vegastaden på gammal sjöbotten endast 50 meter från bostaden. Projektet borde därför inte genomföras.

SBF

Ingen byggtrafik kommer att få använda Hallstens väg. Den närmast belägna bebyggelsen utgörs av radhus i två våningar vars genomförande kan uppskattas ske under ett par år. Vartefter genomförandet av Vegastaden fortskrider, kommer byggbuller och byggtrafik allt längre bort.

Övriga

Aktionsgruppen rädda våra boenden i Vega skrivelse 2008-12-02

Anpassa ny och befintlig bebyggelse med varandra genom rimliga avstånd, harmoni och goda skalor.

Bevara berget mellan Dicksons väg /Hallstens väg och andra naturområden inom Vegastaden som grönområden.

Tänk igenom trafiksituationen i Vegastaden under produktion och färdigutvecklad stad.

Gestalta Vegastaden utifrån Vegas förutsättningar, inte efter politiska volymmål.

SBF

Övergången mellan ny och befintlig bebyggelse är anpassad i skala till varandra.

Ställningstagande till hur området mellan Dicksons väg och Hallstens väg ska utformas görs i kommande planering.

Utbyggnaden ska ske med så få störningar som möjligt för boende. Trafiken ska styras så att gatorna inte belastas mer än vad de är dimensionerade för. De trafikreglerande åtgärder som erfordras görs i genomförande- och driftskedet.

Till grund för detaljplanerna ligger det program för Vegastaden som tagits fram bl.a. i samråd med "Aktionsgruppen..." och som godkänts av kommunfullmäktige. Volymen för bebyggelsen bestäms bl.a. av hur stort underlag en pendeltågsstation erfordrar.

Göran Svensson, Haninge skrivelse 2008-11-30

De små och ofta helt gatuomslutna kvarteren för flerbostadshus alstrar onödigt stor mängd biltrafik och gör att barn inte når lekparken utan att behöva korsa ett antal gator. Lekytan i kvarteren blir också liten.

En stor andel lägenheter vetter mot järnvägen och blir därmed bullerutsatta. På östra sidan järnvägen kommer bullret i konflikt med att man gärna vill ha balkonger på husets västsida.

Att huvudgatan passerar föreslaget torg medför trafiksäkerhetsproblem.

MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med ett avsnitt om exploateringens klimatpåverkan, t.ex. vad gäller koldioxidutsläpp.

SBF

Kvarteren för flerbostadshus är av varierande men måttlig storlek. Man når direkt till sammanhängande parkmark från merparten av dessa kvarter. Vissa

gator har mycket liten biltrafik. Detaljplanens plankarta är generellt utformad beträffande gatumarken.

Gestaltningssprogrammet visar intentionerna för gatuutformningen som ska inbjuda till låga hastigheter. Det är sedan möjligt att i trafikföreskrifter ytterligare reglera trafiken (enkelriktning, avstängning, hastighetsdämpande åtgärder och skyltning etc.) för att minimera riskerna men bibehålla tillgängligheten.

Där bostäder är bullerutsatta på västsidan kan balkonger mycket väl anläggas på den östra, tystare sidan eller göras inglasade och med öppningsbart glasparti.

Körtrafiken ska anpassas till torgutformningen.

MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen har redan ett kapitel om klimatpåverkan i linje med framförd synpunkt.

Miljöpartiet i Haninge skrivelse 2008-11-10

Bebyggelse och parkeringar

För att åstadkomma en tät och grön karaktär bör alla centrala kvarter byggas i 5 våningar med garage i markplan under gårdarna i likhet med Stora Arken i Handen. Därmed skulle man slippa en hel del parkering längs gatorna.

Markparkeringen utmed järnvägen bör ersättas med parkeringsdäck för att frigöra mark till park och grönyta. Det skulle också fungera som bullerdämpare mot järnvägstrafiken.

Trafikmiljö

Det är oklart hur trafiken generellt kommer att ledas från Vegastadens olika delar till Nynäsvägen. Den anslutning av Hallstens väg med gatorna i detaljplan 2 såsom ritningarna visar skulle öka trafiken avsevärt genom det befintliga villaområdet.

Huvudgatans trafik bör inte ledas över centrumtorget utan i en separat passage. Även trafiken till och från parkeringarna vid järnvägen bör ledas så att den inte passerar torget.

Huvudgatans anslutning med gamla Nynäsvägen i öster bör utformas som en stor rondell för att ge ett smidigt trafikflöde.

Miljöpartiet anser att beskrivning saknas hur cykelvägar och cykelparkeringar ska anordnas.

Cykelövergången över järnvägen i norr bör göras tillgänglig för handikappade och barnvagnar.

Järnvägstrafik

För att klara framtida ökning av järnvägstrafiken och behov av snabbtåg från Nynäshamn kan ett omkörningsspår erfordras på sträckan Älvsjö - Nynäshamn. Det skulle kunna lösas i Vega genom att bygga ett tredje spår

väster om de båda befintliga med en perrong emellan. För att frigöra grönyta kunde det tredje spåret byggas ovanpå parkeringen.

Trafikbuller

Frågan om bullret från järnvägstrafiken är för lite belyst i detaljplanen och MKB. Det är inte utrett varför bostäder föreslås så nära järnvägen att de får fungera som "bullervall" för bakomliggande bostäder, hur bostäderna närmast spåret ska göras trivsamma och hur de ska få godkända bullervärden.

Spårtaxi

Vegastaden bör planeras för spårtaxi, något som saknas i detaljplanen.

Dagvattenhantering

Vegastadens dagvattenhantering får inte förorsaka ökning av föroreningen i Drevviken. Frågeställningar som därför bör studeras vidare är:

- Storleken på föreslagen dagvattendamm och flera reningssteg i den.
- Dagvattnets väg till och från dammen och vidare till Drevviken.
- Eventuellt behov av ytterligare en fördröjningsdamm mellan Vega och Drevviken.
- Möjlighet till meandrande dike för att förlänga uppehållstiden för dagvatten.
- Möjlighet att anlägga dammen så tidigt att även byggprocessens föroreningar kan tas om hand.

Kulturminnen

Genom att använda avvikande beläggning i t.ex. gata, torg kan man markera hur gamla husgrunder varit placerade, gärna kompletterat med en enkel informationsskylt. Liknande har gjorts bl.a. i Nyköping.

Avfallshantering

Återvinningsstationer ska vara lämpligt placerade, rätt dimensionerade och ha god belysning och även i övrigt vara tilltalande i sin utformning.

Centrum

Det föreslagna utomhustorget bör vara förberett för en inbyggd galleria för att centrum ska bli trivsamt året runt. Huskropparna vid torget bör vändas så att solljus når bakomliggande gård och byggnader i likhet med övriga gårdar.

Energiförsörjning

Detaljplanen och MKB saknar en beskrivning av hur Vegastaden ska energiförsörjas. Inriktningen bör vara bästa möjliga miljövänliga teknik, smarta hem, energisnåla hus, passivhus och alternativa energilösningar.

Platta hustak orienterade i nord-syd är en bra förutsättning för solpaneler och solfångare. På så sätt skulle Vegastaden kunna producera el eller värme lokalt och bli självförsörjande en stor del av året.

Skolor

Detaljplanen bör kompletteras med beskrivning av möjligheter att bygga

skolor i trä, lokal energiförsörjning, ljusinsläpp samt trevliga grönytor och lekplatser.

Trädgårdar

Möjlighet bör ordnas för boende i flerbostadshus i Vegastaden att få en trädgårdslott.

SBF

Bebyggelse och parkeringar

En högre exploatering föreslås närmast järnvägen för att utnyttja det goda kollektivtrafikläget, med en avtrappning mot en lägre exploatering längre därifrån också för att anpassa skalan till den angränsande befintliga bebyggelsen.

Upplyfta gårdar ovanpå ett garageplan ger en dyr parkeringslösning och ett sämre utnyttjande av byggrätten för bostäder inom en given hushöjd. En sådan lösning ger också sämre förutsättningar till odling och plantering än direkt på marken. Dessutom blir tillgängligheten mellan gård och gata försämrad på grund av de skilda nivåerna.

Detaljplanen medger att markparkeringarna utmed järnvägen överbyggs med ett parkeringsdäck, men tekniska svårigheter gör att det troligen inte kommer att utnyttjas i ett första skede. Därför visas endast markparkering i illustrationsplanen.

Trafikmiljö

I programillustrationen över Vegastaden visas gatusystemet översiktligt.

Om nybebyggelsen orsakar trafikproblem för Hallsten, erfordras trafikreglerande åtgärder mellan Hallsten och nuvarande anslutning med gamla Nynäsvägen.

Trafiken på huvudgatan som sker på torgets södra sida bedöms inte bli så stor att den erfordrar en separering från torget. Det är också viktigt att tillgängligheten till torg och station blir så stor som möjligt för alla trafikslag.

Hur huvudgatans anslutning med gamla Nynäsvägen ska utformas bestäms med stöd av kommande detaljplan för detta område och i kommande arbetsplan för den nya trafikplatsen vid väg 73.

Cykelvägar och cykelparkering beskrivs bl.a. i gestaltningsprogrammet.

Handikappanpassad gång- och cykelförbindelse mot norr föreslås i den utställda detaljplanen ske i parkmarken väster om järnvägen .

Järnvägstrafik

Utformningen av föreslagen spårömläggning har skett i nära samarbete med Banverket och har legat till grund för planeringen av kvartersmark och allmän platsmark. Föreslagen placering av bebyggelsen invid järnvägen och dess bulleravskärmning har skett med hänsyn bl.a. till godtagbara bullernivåer (inom ramen för avstegsfall), säkerhetsavstånd för farligt gods, markvibrationer, boendekomfort och markutnyttjande. Godtagbara planlösningar och utformningar av bebyggelsen prövas i bygglovsskedet.

Trafikbuller

Enligt den trafikbullerutredning som gjorts med utgångspunkt i illustrationsplanen och som legat till grund för detaljplanen och MKB kan man uppnå godtagbar boendestandard enligt avstegsfall. Om byggnaderna skulle ligga så långt ifrån järnvägen att avstegsfall inte behöver tillämpas, skulle endast en mindre del av bebyggelsen i detaljplan 2 kunna utföras. Alternativt skulle järnvägen behöva byggas in bakom en mycket mer bullerdämpande konstruktion än föreslagen bullerskärm längs järnvägen, vilket inte bedömts försvarbart, varken från ekonomisk, teknisk eller miljömässig synpunkt.

I samband med studier av Vegastaden då dubbelspåret planerades omkring år 1992, påvisade dåvarande planavdelningen lösningar med järnvägen i tunnel, vilket skulle ha gett de mest positiva miljökonsekvenser för att bygga Vegastaden, bl.a. från buller-, vibrations-, markresurs- och barriärsynpunkt. Studierna avbröts p.g.a. att finansiärer saknades för dåvarande merkostnad (ca 100 Mkr) gentemot den dubbelspårslösning som valdes.

Spårtaxi

Program- och detaljplaneskedet har hittills inte haft spårtaxi som en förutsättning för transporter, men planenheten bedömer att eventuell uppbyggnad av ett sådant trafiksystem är så anpassningsbart och smidigt att det ryms inom de generella ytor för gatumark och annan allmän platsmark som finns inom detaljplanen och att det kan ske med hänsyn till de byggrätter som detaljplanen medger.

Dagvattenhantering

Synpunkterna på dagvattenhanteringen arbetas in i detaljplanen och följs upp i MKB-dokumentet. En del av synpunkterna berör förhållanden utanför detaljplanen och kommer att tas upp i de projekt som berör kommande dagvattenhantering i inre Drevviken.

Kulturminnen

Vid genomförandet av detaljplan 2 är det tänkbart att på något sätt åskådliggöra den gamla Västra Täckeråkers gård som låg i trakten av den nu föreslagna östra förskolan.

Avfallshantering

Lokalisering, dimensionering och utformning av återvinningsstationer sker i samråd med FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen). Se redogörelsen under FTIs synpunkter.

Centrum

Det föreslagna området för "centrum" i Vegastaden är det öppna torget och möjliga butiker däromkring med förhållandevis liten butiksyta. Detta område är ett komplement till de stora handelsplatser etc. som finns i grannskapet. En inglasning avses ske från stationsentrén vid torget till perrongen.

Energiförsörjning

Frågan bedöms endast i liten utsträckning höra hemma i detaljplanen, men desto mer i projekterings-, genomförande- och driftsskedet och berörs därför

endast kort i planhandlingarna. Energifrågorna kommer att närmare kunna belysas i exploateringsavtal och i projekterings- och bygglovshandlingar.

Skolor

Detaljplanen ger plats för två förskolor. Planhandlingarna beskriver planförutsättningarna. Övriga förutsättningar, såsom byggmaterial, energiförsörjning, planlösning, tomtdisposition etc, får beskrivas i Tornbergets kravspecifikation vid upphandling av förskolorna.

Trädgårdar

Odlingsmöjligheter för flerbostadshus både utomhus och under glas bör tas till vara vid projekteringen av flerbostadshusens balkonger, terrasser, marklägenheter, takutformning, gemensamma gårdar etc. Därutöver kan odlingsmöjligheter komma ifråga inom vissa delar av allmän platsmark (park) och eventuellt outnyttjade delar av parkeringsytorna närmast järnvägen. I kommande detaljplaner för Vegastaden kan lämpliga ytor för odling prövas, t.ex. i vissa delar närmare järnvägen söder om detaljplan 2. På längre avstånd bör odlingsmöjligheter uppmärksammas vid planeringen av Norrby gårde.

Underhandssynpunkter från de tekniska avdelningarna inom Stadsbyggnadsförvaltningen

Park och natur 2008-11-28

Parkytorna i planområdet är mycket små. Det saknas plats för en större lekplats och ett genomgående grönstråk med gemensamma gräsytor

Se till att gatuträden har möjlighet att utvecklas. Planteringsytan ska vara 2 m även under mark och ha samma djup i hela sin längd. Alt. kan man arbeta med s.k. skelettjord. Att i hårdgjord yta ha en trädgrop på 2x2 m räcker inte.

I samband med detaljplanens antagande bör driftskostnader för föreslagna grönytor redovisas.

I anslutning till pågående arbete med "Rid- och körleder i Haninge" bör behov av ridstråk genom området undersökas.

SBF

I den bearbetade detaljplanen föreslås något större och mer sammanhängande parkmark genom effektivisering av bebyggda ytor.

Därutöver är i gällande detaljplan för Hallsten, nordost om detaljplan 2, all skogs-, bergs- och ängsmark, som inte upptas av bostäder eller gata, utlagd som "Allmän plats, park eller plantering" på ca 7 ha och i kommunens ägo.

Driftkostnader förutsätts bli redovisade av exploateringsenheten inför politiskt ställningstagande till detaljplanen.

Eventuella möjligheter och behov av ridstigar genom området bör bedömas av pågående ridutredning med detaljplanen som förutsättning.

Därutöver har inga skriftliga synpunkter inkommit.

Samrådsmöte 2008-11-03 kl 17-18.30 i hörsalen i kommunhuset.

Inbjudan medföljde samrådsutskicket för detaljplan 1 och 2 och MKB. Mötet var också aviserat på kommunens annonsplats i Mitt i Haninge och på kommunens hemsida. I mötet deltog ett 20-tal enskilda fastighetsägare, handläggare för detaljplan 1 och 2, trafikplanerare samt representanter för exploatörer/markägare inom de båda planområdena.

Efter genomgång av de båda planförslagen framkom vid mötet bl.a. följande synpunkter och frågor som berör detaljplan 2 och svar som gavs vid mötet:

- Föreslagen bebyggelse ligger för nära befintliga villor i Hallsten. Ingen genomfartstrafik får ske på Hallstens väg. Gångväg i park önskas närmast villabebyggelsen i Hallsten.
Svar: Önskemålen kommer att beaktas i fortsatt planarbete.
- Varför sker inte all detaljplanering samtidigt?
Svar: Kommunens resurser har inte räckt till mer än de båda första detaljplanerna ännu.
- Borde inte huvudgatan detaljplaneras i hela sin sträckning nu, dvs även västerut mot Hermanstorpsvägen?
Svar: Planfrågorna för bebyggelsen där är ännu inte utredda på detaljplanenivå.
- Hur bemästras bullret från motorvägen? Den borde ha max 90 km/h. Avfarten från gamla Nynäsvägen vid Kvarntorp borde vara cirkulationsplats.
Svar: Dessa frågor och synpunkter hanteras i samband med kommande arbetsplan för avfarten från motorvägen och i samband med kommande detaljplan för Kvarntorps arbetsområde.
- Hur bemästras bullerproblem längs gamla Nynäsvägen?
Svar: Kommunens vägavdelning har tagit fram åtgärdsprogram. Den nya trafikplatsen kommer dessutom att medföra att trafiken på gamla Nynäsvägen inte ökar trots utbyggnaden av Vegastaden.
- Har utbyggnaden av Norviks hamn beaktats med konsekvenser för godstrafik på Nynäsbanan?
Svar: Ja, men mängden pendeltåg sätter gränser för hur omfattande godstrafiken på Nynäsbanan kan bli.
- Önskemål framfördes om att äldreboende ska beredas plats i Vegastaden.
Svar: Bl.a. frågan om boendeformer regleras i kommande exploateringsavtal mellan kommunen och exploatör.
- Naturen kommer att försvinna!
Svar: En stor del av naturmarken tas i anspråk för bebyggelse och anläggningar, men en del bevaras som naturmark, och en del omskapas till parkmark.

Detaljplanen efter samrådet

Detaljplanen justeras, kompletteras och förtydligas i enlighet med planens kommentarer i denna samrådsredogörelse.

Sammanfattning:

Plankartan med planbestämmelser och information

- Krav på skydd mot luktstörningar från bostadsnära pumpstation införs i planbestämmelserna.
- Uppgift om att ventilation i byggnader inom 100 meter från järnväg på ett enkelt sätt ska kunna stängas av utgår ur informationsrutan.
- Krav på att utrymningsväg från bostäder nära järnväg ska veta bort från järnvägen införs som planbestämmelse (i st. f. informationsrutan).
- Behov av uppmärksamhet beträffande påfyllnadstjocklek på låglänt mark införs i informationsrutan.
- Krav på tät bullerskärm i nederkant mot järnvägsmark införs som planbestämmelse.
- Bestämmelse om bullerskärmens höjd, läge och utsträckning anpassas till trafikbullerutredning.
- Bestämmelse införs om att bullerskärm vid järnväg skall vara utförd före flerbostadshus.
- Gemensamhetsanläggningar inom radhuskvarter kompletteras, men får även en mer generell bestämmelse.
- Krav på bulleravskärmning vid föreslagna radhus utmed huvudgatan närmast mot Nynäsvägen införs i planbestämmelserna i linje med trafikbullerutredning och illustrationsplan.
- Bestämmelse om fri höjd för bussgata under järnväg justeras till 3,7 m.
- Bestämmelse införs om att parken norr om dagvattendammen ska medge dagvatten vid extrem nederbörd (s.k. torr damm).
- Storlek och läge på återvinningsstationerna justeras. Återvinningsstationen vid Jökeltvägen utgår.
- Befintliga villor och föreslagna radhus vid Hallsten åtskiljs av parkmark och gata.
- Informationsrutan kompletteras under rubriken Hållbar stad med utökade hållbarhetsaspekter och hänvisning till planbeskrivningens motsvarande avsnitt .
- På Täckeråker 11:1 utökas den byggbara ytan i den västra delen. Begränsning av antalet byggrätter införs på fastigheten.

- Justeringar sker av gränser mellan parkmark, naturmark och skola.
- Behov av uppmärksamhet kring lågfrekvent buller från bussar nära busshållplats vid utformning av närliggande bostäder införs i informationsrutan.
- Krav på att takbeklädnader med oskyddade ytor av koppar och zink inte får användas utomhus införs i planbestämmelserna.
- Östra förskolans tomt utökas på bekostnad av radhus.
- Radhusområdena vid Hallsten och i öster utökas något på bekostnad av parkeringsytor.
- Flerbostadshusen i parken norr om huvudgatan ersätts av utökad parkmark.
- Våningsantalet för vissa flerbostadshus utökas norr och söder om huvudgatan. Utnyttjandegraden utökas något för vissa flerbostadshuskvarter.

Illustrationsplanen

- Illustrerad handikappanpassad gång- och cykelväg öster om järnvägen i planens norra del utgår och ersätts av motsvarande anläggning i parkmarken väster om järnvägen.
- Storlek och läge på återvinningsstationerna justeras. Återvinningsstationen vid Jökelvägen utgår.
- Befintliga villor och föreslagna radhus vid Hallsten åtskiljs av ett trädkantat stråk.
- Östra förskolans tomt utökas på bekostnad av radhus.
- Radhusområdena vid Hallsten och i öster utökas något på bekostnad av parkeringsytor.
- Flerbostadshusen i parken norr om huvudgatan ersätts av utökad parkmark.
- Våningsantalet och längden för vissa flerbostadshus utökas norr och söder om huvudgatan.

Planbeskrivningen

- Komplettering görs kring dagvattenhanteringen.
- Komplettering görs kring godstrafik.
- Beskrivningen förtydligas kring hur gång- och cykelvägnätet anpassas till naturmiljön.
- Lågfrekvent buller från bussar uppmärksammas.

- Beskrivningen förtydligas kring busstrafikeringen.
- Komplettering sker kring hållbarhetsfrågor, bl.a. beträffande energi, transporter, dagvatten, grönska, avfall.
- Förtydligande görs av hur ny bebyggelse ansluter till befintlig.
- En översyn av antalet erforderliga och redovisade parkeringsplatser görs, dels med anledning av minskad p-norm för radhus, från 1,8 till 1,5 bpl/lgh, dels av något utökat antal lägenheter i flerbostadshus.

Genomförandebeskrivningen

- Notering införs om sambandet mellan antagande av detaljplanen och avtals- och finansieringsfrågor för trafikplats vid väg 73 och pendeltågsstation.
- Notering görs om avtal med SL om infartsparkering.
- En tydligare uppställning och disposition görs.
- En tydligare precisering görs av vilka anläggningar inom kvartersmark som kan inrättas som gemensamhetsanläggning (och därmed förvaltas av samfällighetsförening), och vilka slags driftskostnader som uppstår.
- Notering görs att befintlig elkabel kommer att förläggas i allmän platsmark.
- Förtydligande görs om hur utbyggnaden kommer att ske (tidplan, etapper, provisorier, fjärrvärmeutbyggnad, etc).
- Komplettering görs beträffande störningar under byggtiden från provisoriska trafiklösningar, bygg- och anläggningsverksamhet.
- Driftskostnader för allmän platsmark behandlas översiktligt.

Gestaltningprogrammet

- Kompletterande förbättringsåtgärder för dagvattenhantering införs.
- Komplettering sker beträffande handikappaspekter när det gäller markmaterial, entréförhållanden, skyltar, lekplatser, belysning, busshållplatser.
- Komplettering sker beträffande brottsförebyggande åtgärder när det gäller gång- och cykelvägar, byggnaders utformning, parkeringsanläggningar, cykelparkering, klotter.
- I en kompletterande bilaga redovisas omfattning och fördelning av bostäder samt erforderliga och redovisade antal parkeringsplatser för bilar och cyklar.

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB)

- Komplettering sker om att friskluftsintag i bostäder nära järnvägen inte får placeras mot denna, utan från en trygg sida, t.ex. mot skyddad gård.
- Komplettering sker om att vid bostäder nära järnvägen ska utrymning vara möjlig mot trygg sida, dvs. mot skyddad gård eller sida bort från järnvägen.
- En kommentar om uppföljning införs.

Fastighetsförteckningen

- Uppgift om marksamfälligheter (Täckeråker S:7 och S:11 med flertalet delägare samt en oregistrerad marksamfällighet) införs.

Utredningar i anslutning till detaljplanen

- Tidigare "Frivillig arkeologisk utredning, etapp I" kompletteras med "Arkeologisk förundersökning och utredning etapp II".
- Trafikbullerutredning kompletteras beträffande utbredning, höjd och läge för bullerskärmen vid järnvägen.
- Dagvattenutredning kompletteras med vissa förtydliganden.

Därutöver sker vissa redaktionella ändringar i detaljplanehandlingarna.

Detaljplanehandlingarna är upprättade 2009-10-14.