



Haninge
kommun

Stadsbyggnadsförvaltningen
Planenheten

Dnr PLAN 2006.22

2012-01-30
Laga kraft

Planbeskrivning

Vegastaden - detaljplan 2

Stadsbyggnadsförvaltningen
Planenheten

Henrik Lundberg
Stadsarkitekt

Rikard Lundin
Planarkitekt



Bakgrund

I september 2004 undertecknades en avsiktsförklaring av Haninge kommun, SL, Banverket, Vägverket och Länsstyrelsen. Avsiktsförklaringen är en överenskommelse mellan parterna om att avsätta tillräckliga resurser för nödvändiga utrednings- och planeringsprocesser och att driva ett aktivt samarbete för att nå det gemensamma målet att bygga Vegastaden med ca 3 000 lägenheter.

Kommunfullmäktige har 2006-09-18 godkänt programmet för Vegastaden som grund för fortsatt detaljplanering. Kommunstyrelsen har 2006-10-18 uppdragit åt dåvarande Miljö- och stadsbyggnadsförvaltningen att ta fram detaljplan 1 (bostäder och skola väster om järnvägen) och detaljplan 2: Vega station och bebyggelsen delvis väster därom men främst öster därom (denna detaljplan).

Vägverket har genomfört en vägutredning för att bl.a. belysa de trafiktekniska konsekvenserna av Vegastaden med en trafikplats vid Hallsten. Vägutredningen var utställd hösten 2007. Därefter vidtar arbetsplan.

Banverket och SL utför förprojektering av en pendeltågsstation i Vega med bl.a. ban- och spårtekniska utredningar samt stationsutformning. Banverkets framtagna förstudie januari 2007 är ett led i finansieringen och förverkligandet av Vega station.

Detaljplanens syfte och huvuddrag

Föreslagen avgränsning av aktuellt detaljplaneområde innebär planläggning av tidigare oexploaterad mark för en ny pendeltågsstation och huvudgata.

Tillfart sker i huvudgatan från Nynäsvägen i öster via Kvarntorps arbetsområde. Avsikten är att Vegastaden ska anslutas med väg 73 via en ny trafikplats längre österut. I väster fortsätter huvudgatan under järnvägen till kommande anslutning med befintligt vägnät i Kolartorp.

Plandata

Planområdet omfattar ca 6,5 ha, varav ca 4 ha gatumark och ca 2,5 ha järnvägsmark.

Markägoförhållanden

Järnvägsmarken ägs av Trafikverket. Delen öster om järnvägen ägs i huvudsak av Stena Fastigheter och Fastighets AB LE Lundberg.

Gränser

I väster gränsar planområdet till pågående och kommande detaljplaneområden för Vegastaden.

I norr och nordost gränsar planområdet till befintliga områden för småhus vid Jökeltvägen, Palanders väg och Hallstens väg,.

Gränsen i söder är bestämd av hur stor del av järnvägen som behöver byggas om för pendeltågsstationen samt av erforderlig bulleravskärmning från järnvägstrafiken.

Tidigare ställningstaganden och program

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är inte tidigare detaljplanelagt, fränsett ett litet avsnitt i nordväst, som innefattar B 4, laga kraft 1941-05-21. Området gränsar i:
norr mot D 20, laga kraft 1989-09-12,
nordost mot B 48, laga kraft 1951-02-16,
sydost mot B 43, laga kraft 1950-03-14.

I nordöstra delen berörs en mindre del av områdesbestämmelser (O 15 dat 1994-01-18) avseende reservat för tillfart till Vegastaden från trafikplats vid väg 73. I detaljplan 2 avses tillfart ske i huvudgatans förlängning österut.

Program

Programmet för aktuell detaljplan innefattas i Vegastaden - Program september 2006, godkänt av kommunfullmäktige 2006-09-18 § 105. Samråd kring programmet ägde rum våren 2006, varvid berörda fastighetsägare, föreningar, organisationer, myndigheter m.fl. lämnade synpunkter som påverkade programmets utformning och innehåll.

I programmet beskrivs och illustreras en översiktlig utformning för det område som nu omfattas av detaljplan 2.

Till programmet hör ett omfattande underlagsmaterial. Relevant för detaljplan 2 är bl.a. följande utredningar dat 2005-2006: Vattenfrågor Vegastaden, Översiktlig trafikbullerutredning, Landskapsanalys, Trafikanalys och en sammanfattande och kompletterande Miljöredovisning till detaljplaneprogram för Vegastaden. Där konstateras att Vegastaden som helhet innebär betydande miljöpåverkan, men att varje detaljplan därmed inte behöver göra det och att ställningstagande görs för varje detaljplan. Utredningarna finns på planenheten.

Till detaljplan 2 har utredningarna kring dessa frågor fördjupats och kompletterats. Hänvisningar till utredningarna görs längre fram i planbeskrivningen.

Planenheten bedömer att både innehåll, omfattning och utformning i detaljplan 2 i princip överensstämmer med intentionerna i programmet för Vegastaden.

Regionplan

Vegastaden ingår i den regionala stadskärnan Haninge centrum i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2010.

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2005-02-07, redovisas översiktligt intentionerna för området i enlighet med programmet för Vegastaden.

Ekokommun, Hållbar kommun, Uthållig kommun

Kommunfullmäktige i Haninge har tidigare antagit reglerna för en Ekokommun och Hållbar kommun. Haninge kommun har också ett uppdrag att som Uthållig kommun sänka sina utsläpp av koldioxid. Programmet för Vegastaden är utarbetat i linje med dessa regler och uppdrag i flera avseenden: Den ianspråktaga marken har ringa betydelse som produktionsfaktor för livsmedel.

Bebyggelsen föreslås kring en pendeltågsstation och nära övrig infrastruktur vilket ger ett effektivt transportarbete och utnyttjande av tillgängliga resurser.

Bebyggelsen föreslås i en kvartersstruktur med kringbyggda gårdar vilket ger ett bra lokalklimat.

Detaljplanen medger butiker och verksamheter i gatuplanet och bostäder ovanpå, vilket ger ett effektivt och allsidigt utnyttjande av marken.

Parkeringsnormen hålls på en låg nivå med tanke på närheten till kollektivtrafik.

Inriktningen följs upp i gestaltungsprogrammet beträffande byggteknik, materialval och energitillförsel.

Målet är en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och fysiskt hållbar stadsdel.

Hållbarhetsaspekter

För att ytterligare belysa och fördjupa kunskapen om hållbarhetsaspekter pågår parallellt med detaljplaneringen och som stöd för kommande exploateringsavtal, byggande och drift ett arbete med ett Hållbarhetsprogram Vegastaden. Detta program, som initierats av kommunen men som även exploatörerna/fastighetsägarna avses medverka till vid utbyggnad/förvaltning, kan även vara en referens för kommande detaljplanering i andra delar av kommunen. Hållbarhetsprogrammet, som inte är en planhandling, tar sikte främst på följande aspekter: energi, transporter, dagvatten, grönska och avfall. Programmet görs efter politiskt ställningstagande tillgängligt på kommunens hemsida.

Hållbarhetsprogrammets aspekter är i hög grad inarbetat i planhandlingarna för detaljplan 2 och kan om det tillämpas i kommande exploateringsavtal motivera benämningen "Vega – den gröna staden".

Energiaspekten handlar ytterst om möjligheten att bygga upp energisystem som kostnadseffektivt uppfyller Sveriges klimatmål för 2050.

Transportaspekten berör olika möjligheter till transporteffektivitet, såsom närhandel, bostadsnära arbetsplatser, bilpool.

Dagvattenaspekten innefattar åtgärder för en god vattenstatus i Vegastaden och recipienten Drevviken. Det går ut på att bevara och återskapa den naturliga hydrologiska balansen samt att minska föroreningsbelastningen.

Aspekten kring *grönska* tar fasta på hur natur och växtlighet kan vävas in i den bebyggda miljön, men också hur själva bebyggelsen skulle kunna berikas, t.ex. med s.k. gröna tak och väggar.

Avfallsaspekten handlar om vikten av att minimera avfallsmängder och avfallstransporter.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen framförde vid ett samrådsmöte 2006-11-23 att man delar kommunens uppfattning att ett genomförande av detaljplan 2 innebär betydande miljöpåverkan. De främsta skälen till detta är den betydande påverkan på nuvarande förhållande som en pendeltågsstation innebär, att en omfattande bostadsbebyggelse förläggs i närheten av järnväg, att dagvattenhanteringen ger stora förändringar i miljön, samt allmänt att denna detaljplan omfattar en stor del av en ny stadsdel på mark som inte tagits i anspråk tidigare för bebyggelse.

Inom ramen för den miljöbedömning som därmed ska göras för detaljplan 2 formuleras kravet på vad en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska innehålla i miljöbalken (MB) 6 kap 12 § pkt 1-10. Därutöver gäller även vad som sägs i tillämpliga delar i 6 kap MB och i Förordning om miljökonsekvensbeskrivningar.

Samrådsmötet med länsstyrelsen omfattade inte någon innehållsmässig avgränsning av den MKB som ska utföras. En sådan avgränsning görs i anslutning till detaljplanarbetet av kommunen och stäms av med Länsstyrelsen. Se MKB, som medföljer detaljplanen och genomförandet .

Förutsättningar och förändringar

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

I den MKB som upprättas i anslutning till detaljplanen beskrivs konsekvenser för miljön och åtgärder för att mildra påverkan. Den tar upp en rad aspekter inom planområdet och dess närmaste omgivningar: Föreliggande planbeskrivning berör dessa aspekter under bl.a. följande rubriker:

Naturmiljö, Geotekniska förhållanden, Kulturmiljö, Miljökvalitetsnormer, Dagvatten, Störningar (trafikbuller, vibrationer, risk och säkerhet), Störningar under byggskedet.

Natur- och parkmiljö

Planområdet är till största delen en f.d. ängsmark, där grundvattnet ligger nära markytan i de centrala delarna. Vegetationen består förutom av gräsytor av slyartad låg blandskog. Genom området går järnvägen på en bankuppfyllnad, som i norr övergår i bergskärning och i söder med anslutning i befintlig mark. Området gränsar i norr till ett hållmarksområde med berg i dagen. Dessa delar utgöres av blandskog med stort inslag av tall och även gran. Se vidare i PM Natur, Tyréns 2007-11-26.

Vid utbyggnaden av gator och torg ska nya träd och buskar planteras i enlighet med illustrationsplan och gestaltungsprogram. Förutom att skapa trivsel är vegetation en koldioxidfälla, begränsar luftföroreningar och buller, förbättrar luftkvaliteten och förebygger översvämningar.

Geotekniska förhållanden

Enligt kommunens s.k. sårbarhetskarta består de låga delarna av planområdet i huvudsak av tätt jordlager, lera. Torrsprickor kan där under torrperioder vara genomgående. I de högre liggande områdena finns dessutom inslag av morän- och hällområden med växlande infiltrationsförhållanden.

De centrala delarna har långt till fast botten.. Inom järnvägsområdet har inom de centrala delarna krävts kalkstabilisering för järnvägsbanken och på vissa delar även tryckbankar. Dessa är en förutsättning för fortsatt planering och utbyggnad.

Grundläggning

Geotekniska undersökningar är utförda av Tyréns (2007-12-20 och 2008-01-21). I detaljplan 2 ligger i de låglänta delarna fast botten på stora delar 20-30 m under mark. Grundläggningssättet är här fribärande betongplatta och stödpålar ned till fast mark. Marken får inte belastas med mer än ca 0,5 m påfyllnad för att hålla sättningsarna inom rimlig nivå (< 0,1 m). Vid större uppfyllnader skall kompensationsgrundläggning, tidig utläggning alternativt jordförstärkning övervägas.

Höjdsättningen måste också ta hänsyn till att grundvattnet ligger mycket nära marknivån. Vid marknivåer under +24 är grundvattnet artesiskt.

I den östra, högre belägna delen kan grundläggning i fastare delar ske med plintar eller murar. Markuppfyllnader över 1 m bör undvikas.

På grund av lerans och siltjordens täthet lämpar sig inte marken inom detaljplaneområdet för infiltration av dagvatten utan att vidta åtgärder. Lämplig hantering beskrivs under rubriken Teknisk försörjning, Dagvatten.

Kulturmiljö

Arkeologikonsult har i en ”Frivillig arkeologisk utredning, etapp 1” noterat följande kända fornlämningar (Rapport 2008: 2191) som påverkar planområdet:

1. Raä 96:1. En gammal färdväg/vägbank, 3-4 meter bred och 2 meter hög. Nynäsbanan skär rakt igenom vägen.
2. Raä 260:1. Västra Täckeråkers gamla bytomt, belägen i övergången mellan den högre och lägre delen i planområdets mitt.

Rapporten visar att större delen av planområdet inte är av antikvariskt intresse, vilket det topografiska läget och jordmånen visar i kombination med en frånvaro av lämningar som indikerar bosättning (gravar, skärpstenshögar o.dyl.).

Arkeologikonsult har därefter genomfört en förundersökning av Västra Täckeråkers bytomt, Raä 260. Därutöver har en utredning etapp 2 genomförts som omfattar de näraliggande stensättningsliknande lämningarna Raä 324 och 325 samt ett indikationsområde knutet till bytomten. Syftet var att klargöra karaktären av Raä 324 och 325, fastställa om tidigare okända fornlämningar förekom inom indikationsområdet, samt finna eventuella indikationer på aktivitet äldre än 1600-tal på platsen för bytomten. (Rapport 2008:2221)

Någon lämning motsvarande Raä 325 kunde inte alls påträffas, troligen på grund av en tidigare felregistrering. Raä 324 antas vara ett sentida stenröse som misstagits för fornlämning.

Raä 260 kunde inte med säkerhet konstateras vara äldre än 1600-tal, men bedöms ändå ha stor potential att vid en eventuell framtida slutundersökning ligga till grund för mycket god förståelse av agrar materiell kultur under 16- och 1700-tal. Plangenomförande sker i samråd med länsstyrelsen.

Bebyggelse och anläggningar

Allmänt

Till grund för gestaltningen av områdets bebyggelse och yttre miljö ligger Program för Vegastaden, september 2006 och Gestaltningprogram för detaljplan 2 (denna detaljplan).

Byggnaders placering och utformning

Byggnaderna placeras och utformas med hänsyn till stadsbilden och kvarterens läge vid allmän gata samt närhet till befintliga bostäder.

Byggnaderna uppföres i material och teknik i enlighet med ett energieffektivt och ekologiskt byggande, som ger sunda bostäder och lokaler utan skadlig miljöpåverkan vid tillverkning, under brukningstiden och vid återbruk. Det innebär byggnader med förnyelsebara råvaror utan farliga kemikalier och med goda klimatskal i form av lågenergihus.

Bebyggelsen kännetecknas av beständighet, bekvämlighet och skönhet. Stor omsorg ägnas fasadutformning, materialval och färgsättning. Fasader utföres i beständiga material, såsom putsstruktur, tegel och/eller trä. Färgsättningen utföres företrädesvis i ljusa färgtoner i den varmt röda och gula till vita färgtonkretsen. Lägenheterna är solbelysta.

Markbehandling

Markens disposition sker i enlighet med illustrationsplanens karaktär. Samma kvalitet eftersträvas på kvarteretsmark som på gatemark och torgyta. Ett medvetet och varierat uttryckssätt eftersträvas beträffande hårdgjorda ytor och planteringsytor. Kantstenar, trappsteg och andra nivåskapande anläggningar som inte tas upp av slänt, utföres i material som är anpassade till funktion och miljö. Nyplanterade träd väljs med ett så stort stamomfång som möjligt. Nyplanteringar ges så goda betingelser som möjligt. Nyanläggningar sker med god anpassning till befintlig natur, som bevaras så långt möjligt.

Pendeltågsstationen

Genom att flytta det västra befintliga spåret längre västerut anläggs en

mittplattform i likhet med övriga stationer på Nynäsbanan. Perrongen föreslås så långt norrut som spårgeometrin och befintlig bebyggelse medger. Järnvägen går här på en bank utom i norra perrongänden där den övergår i bergsskärning. Huvudentré sker från ett nedre plan i huvudgatans nivå vid torget. Nivåskillnaden till perrongen tas upp med trappa, rulltrappa och hiss.

Över huvudgatan söder om stationshuset förs järnvägen på pelare på separata spår för att skapa en öppenhet.

En kompletterande norra stationsentré medges som har kontakt med bebyggelsen i den nordvästra, högre belägna delen av Vega.

Öster och väster om spåren finns nedanför slänten tryckbankar som föreslås bli nyttjade för markparkering.

Centrumbebyggelse

Stationshuset ska inrymma centrumfunktioner, såsom kafé. Här är också möjligt att skapa ett "mobilitetscenter" med kopplingar till funktioner som lokal bilpool och cykeluthyrning.

Kommunikationer och transporter

Planområdet är i dag kollektivtrafikförsörjt av buss 835 med närmaste busshållplats ca 150 meter från den östligast belägna bostadsbebyggelsen.

Kollektivtrafiken är grundbulten i Vegastaden och detaljplan 2.

Då pendeltågsstationen är byggd är avståndet till södra stationsentrén från den närmast belägna bostadsbebyggelsen ca 30 meter och från den längst bort belägna bebyggelsen i detaljplan 2 ca 500 meter. Den södra stationsentrén är huvudentré och planeras som ett fristående stationshus i anslutning till torget. I stationsbyggnaden ges också plats för kafé, kiosk, personalutrymmen o dyl. Den norra stationsentrén betjänar framför allt de högre belägna bostäderna och verksamheterna i Vegastaden väster om järnvägen samt större delen av befintlig och planerad småhusbebyggelse i Vega, Söderhagen och Hermanstorp.

Huvudgatan kommer att trafikeras med buss. Två busslinjer trafikerar Vega station då den tas i bruk. Vid vissa tider kommer busslinjerna att vända vid stationen. Det sker via en särskild busspassage under järnvägen. Busshållplatslägena planeras nära stationsentrén. Därutöver planeras ett hållplatsläge strax öster om bostäderna i detaljplan 2.

Utöver de planerade reguljära busslinjerna kan en servicebusslinje vara möjlig med målpunkter i t.ex. Handens sjukhus, Haninge centrum etc. i likhet med den som finns i Handen. Plats för taxi planeras öster om stationsentrén vid torget.

Trygghet

En bärande idé i programmet för Vegastaden är att skapa vackra och levande gaturum med bebyggelse på ömse sidor gatan. Därmed uppnås både trygga och befolkade gator med plats för alla trafikslag och att gatorna leder förbi bostadshus och inte genom obebyggda skogspartier. Samtidigt skapas därmed förutsättningar för en lugn trädgårdssida. Även torg och

anlagda parker ligger omgivna av bebyggelse och gator som trygghets- och trivselskapande inslag i stadslivet.

Trafik- och parkeringsanläggningar

Tillfart

Området får inledningsvis tillfart i huvudgatan från öster via Nynäsvägen. Därifrån avses anslutning ske till väg 73 via den nya trafikplatsen. Då kommande detaljplaner är genomförda, sker tillfart även via huvudgatan västerifrån. Dessutom anknyts lokalgatorna till angränsande lokalgator och vägar i grannskapet. Reservat för eventuell förlängning av en lokalgata söderut illustreras.

Bilvägar, gång- och cykelvägar

Motorfordon förs på huvudgatan och lokalgatorna, vilka ska ha en bredd som även beroende på gatornas och vägarnas klass medger kantstensparkering, gång- och cykelbana samt trädrader.

Gående och cyklande ska kunna röra sig fritt utmed väl upplysta gator, platser och kvartersvägar, företrädesvis på trottoarer eller gång- och cykelbanor i anslutning till körvägarna. Dessutom anläggs väl upplysta gång- och cykelvägar i omgivande park- och naturmark.

Ett sätt att skapa trafik på de gåendes villkor på gatumark är att anlägga/skylda s.k. gårdsgata, vilket kan komma ifråga i anslutning till torgmiljön.

Cykelparkering

Cykelparkering med 200 platser illustreras under skärmtak nära stationsentré. Möjlighet finns att utöka antalet på bekostnad av bilparkering.

Tillgänglighet

Tillgängligheten prioriteras för gång- och cykeltrafik respektive kollektivtrafik framför biltrafik. Allmänt gäller kommunens handikapppolitiska program. Stor vikt läggs vid att god tillgänglighet skapas mellan bostädernas entréer och målpunkter i omgivningen (parkering, skola, förskola, buss, pendeltåg, butiker, rekreation etc.) genom omsorgsfull planering och inplacering av gator, vägar och bebyggelse. Samtidigt tas hänsyn till värdefull natur. För att uppnå bekväm lutning är detta särskilt viktigt där kuperad naturmark fordrar långa vägsträckor för att ta upp nivåskillnaden. Sparad natur görs tillgängligare med anlagda stigar.

För att därutöver skapa gena förbindelser mellan olika målpunkter kompletteras gång- och cykelvägarna med trappor. En viktig sådan förbindelse är den gång- och cykelväg som knyter samman detaljplan 2 med detaljplan 1 i den nordvästra delen i bekväm lutning, inte brantare än 5 %, i kombination med trappor.

Det är av tillgänglighetsskäl viktigt att även den norra stationsentrén byggs.

Flera planskilda gång- och cykelpassager föreslås med järnvägen. I norr medges att föreslagen gångbro mellan natur- och parkmark utvidgas till en s.k. ekodukt. Genom naturmarken går gångstigar och illustreras en terrängtrappa.

Bilparkering

Infartsparkering, parkering till butiker och en stor del av flerbostadshusens parkering sker på mark utmed järnvägen. Illustrationsplanen tar fasta på detta. Planbestämmelserna hindrar dock inte att parkeringen kan förses med tak (eller överdäckas) om teknik finns för att bemästra grundläggningsförhållandena och tryckbankarna vid järnvägen. Om detta genomförs i viss utsträckning kan denna mark delvis frigöras för odlingslotter, grönska, växthus etc.

Besöksparkeringen och även en del av boendeparkeringen utföres som kantstensparkering vid gata där så är lämpligt. Parkeringen till förskolorna sker inom respektive kvartersmark. Även här kan kompletterande besöks-parkering ske vid gata. Boendeparkeringen för stadsradhusen och radhusen förläggs gemensamt i små grupper i eller i anslutning till respektive kvarter. Därutöver föreslås en bilplats på varje radhustomt.

Dimensionering av parkeringen för bostäder

Det centrala läget och den mycket goda tillgången på kollektivtrafik för detaljplaneområdet medger en reduktion av parkeringsnormen. För flerbostadshus föreslås 0,8 bpl/lgh (bilplatser per lägenhet) för boende och besökare. Dimensioneringen för radhus är 1,5 bpl/lgh för boende och besökare.

Dessutom föreslås 0,1 bpl/lgh av flerbostadshusens parkering samutnyttjas med infartsparkeringen.

Det ger ett behov vid flerbostadshus av 592 bpl för boende- och besöks-parkering. För stadsradhusen är behovet 77 bpl för boende- och besöks-parkering. För radhusen är behovet 183 bpl boende- och besöks-parkering.

Infartsparkering

För infartsparkering avsätts 200 bpl nära stationen. Av dessa föreslås 150 bpl vid den södra stationsentrén och 50 bpl vid den norra.

Totalt erfordras därmed 1116 bpl. Illustrationsplanen visar minst detta antal som markparkering på kvartersmark och kantstensparkering på gatemark.

Störningar

Trafikbuller

Allmänt

I programmet för Vegastaden konstateras att järnvägstrafiken och den lokala trafiken på områdets huvudgata /bussgata kommer att stå för den huvudsakliga bulleralstringen. Däremot behandlas inte övriga lokalgator närmare. Planområdets östra del berörs även av trafikbuller från riksväg 73.

Programmet föreslår att avstegsfall blir tillämpat i detaljplanerna för Vegastaden med hänsyn till det centrala läget nära pendeltågsstationen och närhet till buss. Generellt sägs att med en lämplig bebyggelseutformning och lägenhetsplanlösning kan målet högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen nås (avstegsfall B).

Dimensionerande underlag för biltrafik

Huvudgatan: Trafikmängden beräknas bli ca 8 000 fordon/dygn (f/d). På

huvudgatans avsnitt i detaljplan 2 är avsikten att genom lokala trafikföreskrifter tillämpa max 40 km/h. Vid förskola är hastigheten 30 km/h.

Det är viktigt att utformningen av gatumiljön i sig själv inbjuder till låga hastigheter. Bullerutredningen ger ingen skillnad i beräkningen för 30 km/h eller 40 km/h. Hastighetsbegränsningar läggs inte fast i detaljplanen.

Lokalgatorna: Trafikmängden är mycket varierande, men beräknas inte överstiga 1 000 f/d. Även här ska utformningen inbjuda till låga hastigheter.

Väg 73: Trafikmängden beräknas bli 75 000 f/d.

Nynäsvägen: Trafikmängden vid planområdet beräknas bli 11 000 f/d.

Andel tung trafik beräknas i samtliga fall till 10 %.

Spårtrafiken: 200 Pendeltåg/dygn, 130 km/h. 6 godståg/dygn, 90 km/h.

Trafikbullerutredning

En trafikbullerutredning för detaljplan 2 har utförts 2008-03-20 av ÅF-Ingemansson AB.

Utdrag ur trafikbullerutredningen

Med föreslagen placering, orientering och med rätt vald lägenhetsplanlösning kan målet högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför minst hälften av boningsrummen i varje bostad innehållas. Riktvärdet enligt avstegsfall B kan innehållas.

Bullernivån på uteplatser på gårdarna blir lägre än 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå respektive 70 dB(A) maximal ljudnivå. Varje lägenhet kan förses med balkong med högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och högst 70 dB(A) maximalnivå. Med lämpligt val av fönster och uteluftsdon kan god ljudmiljö inomhus erhållas med stängda fönster.

Utredningen baseras på att det utmed järnvägens båda sidor, ca 800 meter på den östra sidan och minst ca 340 meter på den västra, uppföres bullerskydd på den del av järnvägen som går på bank. (Detaljplanekartan visar därutöver för västra sidan en möjlig maximal utbredning av bullerskyddet.)

Önskvärd anpassning av bullerskydd

För att uppnå både en god trafik- och bebyggelsemiljö är det väsentligt att bullerskyddet kan utföras så nära spårmiten som möjligt (trafikbullerutredningen baseras på 4,5 meter, men av anläggningstekniska skäl helst 3,5 meter) för att därmed kunna reducera bullerskyddets höjd (2,0 meter hög bullerdämpande skärm på den östra sidan och 2,7 meter på västra sidan). Bullerskyddet, som ska vara ljudabsorberande på järnvägssidan, kombineras med växtlighet på bostadssidan där även växtlighet anläggs i järnvägsslänten. I vissa lägen kan möjlighet till bullerdämpande sk gabioner (nätkorgar av ståltråd fyllda med sten) prövas.

Motiv för avstegsfall

Planområdet ligger centralt med attraktivt boende i form av närhet till Vega pendeltågsstation och mycket god infrastruktur i övrigt med busslinjer i grannskapet och nära till väg 73. Även programmet för Vegastaden pekar på vikten av att bostäder kommer till stånd i detta centrala läge för att skapa en levande stadskärna i Vega. Det enskilda gaturummet utformas med be-

byggelse i nära anslutning till gatusektionen för att ge en stadsmässig och trygg utformning samt plats för en så stor tyst sida som möjligt.

Avsteg från kommunens uppsatta mål beträffande bullerskydd är därför motiverade.

Tyst asfalt bedöms sänka trafikbullernivån med 5 dB. En sådan beläggning avses bli utförd för huvudgatan i samband med genomförandet.

Vibrationer

Vibrationer, främst från järnvägstrafiken och trafiken på huvudgatan, ska uppmärksammas vid val av grundläggningssätt för den närmast belägna bostadsbebyggelsen. Storleken på vibrationerna påverkas av markförhållandena, avståndet till vibrationskällan, strukturen på järnvägsbanken/vägbanan samt trafiktypen och hastigheten. Främst lerjordar kan ge problem.

Rapport markvibrationer för Vegastaden detaljplan 2, Tyréns 2008-02-13 (kompletterad 2008-03-26) , anger bl.a. följande:

Registrerade vibrationer från pendeltågstrafiken ligger under riktvärdet för störning 0,4 mm/s (enligt Banverkets och Naturvårdsverkets skrift "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik dat. 2006-02-01). Sannolikt skulle dock lastade godståg kunna ge upphov till nivåer som överskrider riktvärdet.

Enligt svensk standard SS 460 48 61 är riktvärden för bedömning av komfort i byggnader för måttlig störning 0,4 – 1,0 mm/s och för sannolik störning >1,0 mm/s.

Risk och säkerhet

Riskanalysen för detaljplanen avseende transporter med farligt gods har utförts av Brandskyddslaget 2008-03-28.

Både väg 73 och Nynäsbanan är klassade för transport av farligt gods. Närmaste byggrätt för bostäder ligger mer än ca 200 meter från väg 73 och ca 45 meter från Nynäsbanan. Programmets riskanalys har därför fördjupats med anledning av bostädernas relativa närhet till järnvägen.

Trafiken på Nynäsbanan kommer att öka jämfört med idag, både för person- och godstransporter. Prognosen för järnvägstrafik förbi planområdet år 2015 är 200 pendeltåg och 6 godståg. Antalet godståg kommer dock sannolikt bli väsentligt högre om ny hamn för godsfartyg i Norvik i Nynäshamns kommun byggs. Godstransporterna innebär även farligt gods. För att individ- och samhällsriskerna ska bli acceptabel i planförslaget erfordras följande åtgärder:

Miljökvalitetsnormer

Vid planering ska kommuner och myndigheter säkerställa vissa miljökvalitetsnormer enligt Miljöbalken 5 kap. Miljökvalitetsnormer, relevanta för aktuell typ av planering, finns för kvävedioxid, svaveldioxid, bly och partiklar (PM10). Enligt plan- och bygglagen får en plan inte medföra att en miljökvalitetsnorm överskrids.

Kvävedioxid

Vid bedömning av hälsoeffekter av luftföroreningar används ofta kvävedioxid som indikator eftersom det är den luftförorening som är svårast att minimera till de miljömål som är uppställda.

Från 2001 gäller nya svenska miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid. Dessa normer måste klaras efter 2005. Dygnsmedelvärdet får, beräknat på visst sätt, inte överstiga 60 mikrogram per kubikmeter luft ($\mu\text{g}/\text{kbm}$). Enligt kvävedioxidkarta, upprättad av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, för Haninge 2006 kan halten i aktuellt planområde uppskattas till max ca 12-24 $\mu\text{g}/\text{kbm}$, d.v.s. klart under gränsvärdet.

Svaveldioxid, bly

Miljö kvalitetsnormerna för svaveldioxid och bly klaras generellt med stor marginal i Stockholms län.

Inandningsbara partiklar, PM 10

Från 2001 gäller nya svenska miljö kvalitetsnormer för inandningsbara partiklar, PM 10. Normerna ska klaras fr.o.m. 2005. Dygnsmedelvärdet får, beräknat på visst sätt, inte överstiga 50 $\mu\text{g}/\text{kbm}$. De inandningsbara partiklar som omfattas av miljö kvalitetsnormen härrör främst från vägtrafik. Områden som har svårt att klara gränsvärdet är de större infarterna till Stockholm. Enligt PM 10-karta, upprättad av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, för Haninge 2002 är halten inom aktuellt planområde 27-39 $\mu\text{g}/\text{kbm}$, d.v.s. klart under gränsvärdet.

PM10-halter 2005

Arbete pågår inom Stockholms län att ta fram ett åtgärdsprogram. Utdrag ur Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbunds web-sida: "...Den del av PM10-halten som främst går att påverka lokalt är bidraget från uppvirvling av slitagepartiklar, vilken utgör 70-80% av den totala PM10-halten i gatunivå under vinter och vår. Slitaget kan påverkas bl.a. av saltning, sandning, gaturengöring, dubbdäcksanvändning och vägytans egenskaper. Mängden partiklar som virvlas upp påverkas av våt eller torr vägbana samt trafikens intensitet, hastighet och andel tung trafik. Kunskapen om hur mycket dessa åtgärder var för sig påverkar PM10-halterna är emellertid bristfällig. I dagsläget går det därför inte att ange vilka lokala åtgärder som är effektivast för att minska PM10-halterna under vinter och vår..."

Bensen

Miljö kvalitetsnormen för bensen trädde i kraft 2003. Normen innebär att det senast år 2010 får vara högst 5 $\mu\text{g}/\text{kbm}$ (2,5 $\mu\text{g}/\text{kbm}$ enligt Naturvårdsverkets förslag), räknat som ett årsmedelvärde. Bensen tillhör de flyktiga kolväten som kan ge negativa hälsoeffekter och orsaka organskador. Det deltar också i bildningen av marknära ozon.

Bensen frigörs vid förbränningsprocesser, bl.a. från vägtrafiken. Bensinen innehåller bensen, som dels släpps ut helt oförbränt eller avdunstar under körning, parkering eller vid tankning, dels bildas vid förbränning av bensin och diesel.

Tack vare katalytisk avgasrening och minskad bensenhalt i bensinen har stadsluftens genomsnittliga bensenhalt sjunkit under 1990-talet, men under vinterhalvåret ligger den fortfarande ovanför lågrisknivån i flertalet tätorter.

Det är enligt Naturvårdsverket inte troligt att halten bensen i luft kommer att överskrida 2,5 µg/kbm år 2010, utan trenden är nedåtgående, dels beroende på att alla bilar då kommer att ha katalysatorrening, dels för att tillåten halt bensen i bensin redan har sänkts.

Sammanfattning

Sammantaget ligger avgas- och partikelexponeringen för bostäder och verksamheter i aktuellt planområde under gränsvärdena både med dagens trafik och framtida förväntad trafik.

Åtgärder inom planområdet

För att nedbringa riskerna med luftföroreningar inomhus är det väsentligt att orienteringen av luftintag och balkonger/uteplatser sker med beaktande av lokala luftföroreningar från väg 73, huvudgatan, lokalgatorna och gemensamma parkeringsytor.

Konsekvenser för områden utanför planområdet

En utbyggnad med bostäder i aktuellt område ger förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning med de färdmedel och den turtäthet som kommer att finnas när pendeltågsstationen tas i drift. Därtill kommer de busslinjer från övriga Vega och från Norrby som går genom Vegastaden och till Vega station. De idag mest miljöbelastade delarna av regionen bedöms därför inte få någon anmärkningsvärd höjning av halterna av redovisade ämnen till följd av en exploatering av aktuellt planområde.

Skyddsrum

Planområdet ligger utanför fastställt skyddsrumsområde.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Planområdet ligger utanför område för skydd av vattentäkt.

Dagvatten

Förutsättningar

Bebyggelsen inom Vegastaden ligger inom den känsliga recipienten Drevvikens tillrinningsområde. Målet är att ingen näringstillförsel sker till Drevviken.

Kommunens dagvattenstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2005-04-04, är vägledande beträffande dagvattenhanteringen. Där föreslås bl.a. att den naturliga vattenbalansen ska bevaras, översvämningar undvikas, förorening av dagvattnet förhindras, förorenat dagvatten ska renas samt att dagvattnet utnyttjas för att skapa vackra vattenmiljöer.

Generellt gäller att dagvattnet i första hand ska omhändertas på den egna fastigheten. I andra hand ska fördröjning ske på tomtmark innan avledning sker till det allmänna nätet.

Dagvatten som genereras vid nederbörd förväntas ha låga halter av föroreningar. Den låga trafikintensiteten motiverar i sig inte särskilda reningsåtgärder för vägdagvatten.

Dagvattenhantering

För att minimera risken för föroreningar får *takbeklädnader* med oskyddade ytor av koppar och zink inte användas utomhus.

Om bebyggelsen förses med s.k. *gröna tak*, t. ex. sedumtak, kan en fördröjning och rening ske på ett tidigt stadium i dagvattenflödet.

Andra åtgärder är bl.a. stuprörsutkastare, lämplig markbehandling, markhöjdsättning och marklutning, diken och infiltrationsstråk.

För att förbättra dagvattenhanteringen lokalt bör parkeringar utföras med genomsläppliga material. Av det skälet avses de sammanhängande parkeringsytorna utmed järnvägen utföras öppna och grusade på den uppfyllda tryckbanken. *Oljeavskiljare* kan bli aktuellt att utföra i de fall rätten att förse dessa ytor med tak utnyttjas eller på andra sammanhängande asfaltytor.

Även för att skapa trevliga miljöer är det en fördel att begränsa mängden asfalt på parkeringsytor. Större parkeringar bör delas upp med träd och/eller häckar.

Gator ligger lägre än omgivande tomtmark och fungerar därmed som sekundärt avrinningssystem vid extrem nederbörd.

Huvudgatan kan genom därtill anpassad uppbyggnad utföras dagvattenfördröjande.

Snö kan omhändertas lokalt genom att fördelas till mindre upplag, t.ex. på de grusade parkeringarna vid järnvägen.

I samband med genomförande av detaljplanen ska dagvattnet från planområdet ledas vidare till Drevviken. Markens beskaffenhet gör att detta till stor del sker genom konventionella dagvattenledningar. Dagvattnet bör dock där så är möjligt ledas i öppna, *gräsbevuxna diken* och även fördröjas inom tillgänglig parkmark.

För att möjliggöra en ytterligare rening och fördröjning innan dagvattnet når Drevviken planeras att skapa en *våtmark* intill Drevviken. Aktuell yta är det ca 2 ha stora sankområdet mellan Nynäsvägen och Drevvikens öppna vattenyta. Ett sådant projekt pågår dock utanför ramen för aktuell detaljplan.

Det är viktigt att skyddsåtgärder mot dagvattenförorening sätts in redan under byggprocessen.

PM Dagvattenhantering, Marktema 2009-10-12 behandlar utförligare dagvattenhantering, kapacitet och utformning inom detaljplan 2 och med utblickar uppströms och nedströms. Vissa utformningsfrågor behandlas även i Gestaltungsprogram.

Allmänt om energieffektivitet

Energieffektivitet eftersträvas bl.a. i byggnader, gatubelysning, avfall och transporter. En strävan är att byggnaders energieffektivitet går mot nollvision, dvs klimatneutralitet. Även en låg elförbrukning är en viktig faktor för att uppnå detta. Lågenergihus ger bra förutsättningar för säsongslagring av energi i mark, men sämre förutsättningar för fjärrvärme. Utanför Vegastaden kan projekt för större vindkraftverk initieras.

El och tele

El- och telenätet finns utbyggt fram till planområdets östra del. Transformatorstationer föreslås i anslutning till vissa markparkeringar.

Säkerhetsavstånd vid transformatorstation

Ett riktvärde är att magnetfältsnivån inte ska överskrida 0,2 mikrottesla där människor stadigvarande vistas (försiktighetsprincipen). Bostadsbebyggelse bör inte ligga närmare än 5-8 meter från en transformatorstations lågspänningsdel, där den magnetiska flödestätheten är störst.

I aktuell detaljplan är avståndet från befintlig transformatorstations yttervägg till närmaste byggrätt för bostäder i allmänhet minst 20-30 meter, i enstaka fall minst ca 6 meter. I praktiken är magnetfältsnivån under 0,2 mikrottesla på ett avstånd av 5-8 meter från transformatorstationen.

Avfall och återvinning

Verksamheter ska förses med soprum och utrymme för viss källsortering.

Störningar under byggskedet

En utbyggnad av området beräknas ske etappvis. Utbyggnaden beräknas sammanlagt ta minst ca 10 år från byggstart. Utbyggnadstakten är dock beroende av infrastrukturens genomförande och av efterfrågan på bostäder och kan därför komma att ta längre tid.

Störning under byggtiden drabbar främst den närmaste bostadsbebyggelsen i Hallsten och Kvarntorp nordost och sydost om utbyggnadsområdet, men även de närmaste bostäderna i gamla Vega. Störningskällorna är främst buller från byggarbetsplatsen, transporter av massor och byggmaterial samt dammbildning.

Riktvärden angivna i "Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser NFS 2004:15" ska beaktas.

Riktvärden för externt byggbuller vid bostäder angivna som ekvivalent ljudnivå i dBA utomhus vid fasad:

Helgfri måndag-fredag		Lördag, söndag, helgdag		Alla dagar
kl 07-19	kl 19-22	kl 07-19	kl 19-22	kl 22-07
60	50	50	45	45 (max 70 dBA)

Genomförande

Detaljplanen innehåller genomförande av flera enskilda objekt: järnvägsombyggnad och pendeltågsstation, broar och tunnlar, VA- och andra ledningar, dagvattenanläggningar, huvudgata och parkeringar, torg m.m.

Parkeringsytorna för skilda nyttjare på kvartersmarken utmed järnvägen kan utföras som gemensamhetsanläggning.

Detaljplanens genomförandetid är 10 år, räknat från det datum planen vinner laga kraft.

Se vidare i genomförandebeskrivningen.

Medverkande i detaljplanearbetet har bl.a. varit:

Eva Blomqvist, Tyréns Temaplan
Kenneth Haukås, Stena Fastigheter AB
Lars Lundin, Fastighets AB L E Lundberg
Ebba Sääw, Skanska Nya Hem

Jonas Danielsson, Togo Danielsson Byggnads & Fastighet AB
Per Bexelius, Maxera
Lars Moberg, Banverket
Cornelis Harders, -"
Monica Casemyr, SL
Valdis Girdo, -"
Björn Odéen, Tema
Annika Forsgren, -"
Sara Vinterhav, -"
Frida Ihlis, Grontmij
Annika Liljegren, projektledare, Haninge kommun,
Kent Lindgren, trafikplanerare, -"
Ulla Pettersson, kartingenjör, -"
Bengt Grönberg, VA, -"

Övrigt

Till grund för detaljplanen ligger ett projekt för bostäder m.m., framtaget av Tema på uppdrag av fastighetsägarna.

Planhandlingar

- Plankarta med tillhörande planbestämmelser och information
- Illustrationsplan
- Denna planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Gestaltningprogram

Utredningar i anslutning till Vegastaden detaljplan 2:

- Miljökonsekvensbeskrivning MKB, Tyréns
- Frivillig arkeologisk utredning, etapp 1, 2008:2191, Arkeologikonsult
- Arkeologisk förundersökning och utredning, etapp 2, 2008:2221, Arkeologikonsult
- Trafikbulerutredning, 2009-10-06, ÅF-Ingemansson
- Riskanalys, 2008-03-28, Brandskyddslaget
- Markvibrationer, rapport 2008-02-13, komplettering 2008-03-26, Tyréns
- PM Natur, 2007-11-26, Tyréns.
- Geoteknisk undersökning, Rapport, 2007-12-20, Tyréns
- Geoteknisk undersökning, PM Geoteknik, 2008-01-21, Tyréns
- Utredning befintlig tryckbank, 2008-01-21, Tyréns
- PM Teknisk försörjning, 2008-08-29, Marktema
- PM Dagvattenhantering, 2009-10-12 Marktema

Tidigare utredningar:

- Vegastaden – program, september 2006, Haninge kommun.
- Miljöredovisning till detaljplaneprogram för Vegastaden, jan 2006, Tyréns

Planhandlingar och utredningar finns på planenheten på Stadsbyggnadsförvaltningen. Se även www.haninge.se/detaljplaner