

Detaljplan för Stadsdel Vega detaljplan 2 Kommundel Vega

PLANUTLÅTANDE

BAKGRUND

Kommunstyrelsen beslutade 2011-04-11, § 90 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ny detaljplan för Stadsdel Vega – detaljplan 2 efter att Kommunfullmäktige tidigare (2010-11-15) antagit stationsområdet, järnvägen och huvudgatan i tidigare detaljplan Vegastaden – detaljplan 2. Dessa delar har vunnit laga kraft (D 212).

Syftet med föreliggande detaljplan är att åter planlägga för bebyggelse, gator, torg och parker inom de delar som tidigare undantogs från antagande. Detaljplanen innebär planläggning av tidigare oexploaterad mark för ca 1750 bostäder, delvis med allmänna och kommersiella lokaler i bottenvåningen, samt tre förskolor (varav en möjlig skola).

Detaljplanen handläggs enligt äldre PBL (1987:10).

HUR SAMRÅDET OCH UTSTÄLLNING HAR BEDRIVITS

Planförslaget har varit föremål för samråd under tiden 2013-05-27 – 2013-06-28 med berörda myndigheter och fastighetsägare med flera. Under samrådstiden har planmaterialet varit tillgängligt i Haninge kommunhus foajé och på kommunens hemsida www.haninge.se. De inkomna synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Förslag till detaljplan har upprättats 2014-01-09. Det upprättade planförslaget ställdes ut under tiden 2014-02-10 – 2014-03-10. Förslaget var tillgängligt i Haninge Kommunhus foajé och på kommunens hemsida www.haninge.se.

Utställningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2014-02-10. Handlingar/information skickades ut enligt upprättad sändlista. Information om utställningen skedde även i Mitt i Haninge på kommunens informationssida 2014-02-18.

INKOMNA YTTRANDE

Under (och i anslutning till) utställningstiden har 18 skriftliga yttranden med synpunkter inkommit. De inkomna yttrandena finns att ta del av i sin helhet på planavdelningen.

I detta dokument är synpunkterna sammanfattade och sammanställda samt åtföljda av planavdelningens kommentarer.

Sist i dokumentet görs en sammanställning av de revideringar som gjorts i antagandehandlingen till följd av de inkomna synpunkterna.

Följande yttranden har inkommit under utställningen:

Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

Skrivelse nr:	Instans:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
1	Socialförvaltningen	2014-02-24	Ja
2	Svensk Handel	2014-02-26	Ja
3	Socialnämnden	2014-03-04	Ja
6	Miljöpartiet de gröna	2014-03-10	-
8	Svenska kraftnät	2014-03-10	Ja
9	Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting	2014-03-10	Ja
10	Vattenfall Eldistribution AB	2014-03-10	-
11	Försvarmakten	2014-03-11	Ja
12	Trafikverket	2014-03-11	-
13	Kultur- och fritidsnämnden (-förvaltn. 11/3-14)	2014-03-28	Ja
16	Södertörns miljö-&hälsoskyddsförbund SMOHF	2014-03-20	-
17	Lantmäteriet	2014-03-20	-
18	Länsstyrelsen	2014-03-26	Ja

Lokala föreningar

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
15	Vega Villaförening	2014-03-11	Nej
15	Villaägarna Haninge-Tyresökretsen	-:-	Nej

Sakägare

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
4	Niclas och Helena Wisell, Hallstens väg 34 (Täckeråker 2:207)	2014-03-06	Nej
7	Gunnar och Ann-Charlotte Svanbro, Vattenfallsvägen 5 (Täckeråker 1:144)	2014-03-10	Nej
7	Robert och Åsa Gutemyr, Vattenfallsvägen 7 (Täckeråker 1:145)	-:-	Nej
14	Morgan Krestalica och Monica Nyström, Västra Täckeråkers väg 7 (Täckeråker 2:175)	2014-03-10	Nej
14	Hossein Ahmadian och Sima Dostnoshafagh, Kvarntorpsvägen 19 (Täckeråker 2:172)	-:-	Nej

Övriga inkomna synpunkter

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
5	Karina och Mikael Eriksson, Hallstens väg 30 (Täckeråker 2:205)	2014-03-07	Nej

SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPKUNKTER MED KOMMENTARER

Synpunkter från myndigheter, organisationer och kommunala nämnder

1 Socialförvaltningen (se nr 3 Socialnämnden)

2 Svensk Handel

Avger inte något yttrande, då man saknar personella resurser med tillräcklig kännedom om den lokala marknaden.

Planavdelningens kommentar:

-

3 Socialnämnden

Ingen erinran.

Socialförvaltningen har behov av framförallt hyreslägenheter. Det gäller både enskilda lägenheter för träningsboenden (länk i boendekedjan) där storleken kan variera beroende på målgrupp och mindre lägenheter (1-2 rum o kök) i så kallad servicebostad för personer som tillhör LSS personkrets. Personer med olika former av funktionshinder ska ha möjlighet att bo på samma villkor som andra de grupper socialförvaltningen företräder är sällan offensiva eller för sin egen talan.

Socialnämnden är framförallt positiv till kompensations- och bullerreducerande åtgärder, att sovrum vetter mot tyst sida, att bullerskärmen mot järnvägen utförs ljudabsorberande och att känsletröskeln för vibrationer beaktas.

Planavdelningens kommentar:

Synpunkterna vidarebefordras till projektledningen för utbyggnad av stadsdel Vega inför exploateringsavtal med exploatörerna. Även nuvarande markägare/exploatörer informeras.

Planförslaget reglerar inte upplåtelseform. Frågor som socialnämnden i övrigt tar upp berör genomförande och förvaltning.

6 Miljöpartiet de gröna

Parkering:

Bra att förlägga parkering utmed järnvägen. Men parkeringen i övrigt borde inte ske som i planförslaget på och utmed gator. Den borde istället ske som vid Poseidons gränd eller Stora Arken, dvs under upphöjda gårdar, eller i särskilda våningsplan. Därmed sparas utrymme för grönyta, gatumiljön blir trafiksäkrare och mindre bullrig, man har bilen eller annat fordon nära bostaden i säkert förvar i garage, parkering undviks på gata och vägunderhåll och snöröjning underlättas. Inte heller bör parkering ske mellan punkthusen. Där bör det vara grönt. Nuvarande parkeringsförslag försvårar dessutom utveckling och planering för spårbilar mellan Vega och andra kommundelar.

Torget:

Med det trafikflöde som kommer att uppstå vid huvudgatan lär inte heller torget vid pendeltågsstationen och entrén till tågen bli någon trygg och säker plats för gående och cyklister. Både biltrafiken till övriga delar i Vega och busstrafiken på huvudgatan kommer att göra det onödigt bullrigt, trångt och stökigt där.

Dagvattendammar:

I tidigare planförslag fanns irriterat fördröjningsdammar för dagvatten i parkmiljö. Dessa skulle fungera som trevliga inslag i kommundelen och för lokalt omhändertagande av dagvatten. Det är väldigt viktigt att detta kommer till

stånd, eftersom nästan hela Vega blir hårdgjord yta, så mycket vatten måste tas omhand innan det rinner ut i Drevviken. Drevviken tål inte mer föroreningar. I tidigare hållbarhetsutredning framhölls att reningsdammen mellan Vega och recipienten Drevviken måste anläggas.

Planavdelningens kommentar:

Parkering:

Närheten till pendeltåg och bussar gör att parkeringsnormen kan hållas nere. I kombination med trädplantering medger samtliga gator långsparking och en del gator även mittparkering. Om det faktiska bilinnehavet blir lägre kan gatumarken i högre grad tas i anspråk för plantering och annan grönska. Utöver parkering på gata medger planförslaget uttryckligen att gårdarna vid ett 10-tal kvarter lyfts upp en våning så att parkering kan ordnas därunder. Även i övrigt medges garageparkering i entrévåningen. All bostadsbebyggelse har minst en grön sida på kvartersmark eller allmän platsmark. I nordväst utmed järnvägen föreslås en markparkering som kan byggas ut till ett parkeringsdäck för inemot 150 bilplatser. Hur många parkeringsplatser som anläggs inom de olika möjliga lösningarna beror bl a av faktiskt parkeringsbehov samt kostnad/nytta för parkeringsanläggningarna.

Torget:

Torget vid pendeltågsstationen och bussarna är ett kommunikationstorg. Generösa utrymmen finns för cykelparkering invid torget. Huvudgatan är sidoordnad torget och stationsentré. Angöring och parkering prioriteras för bussarna framför bilarna, som angör längre ifrån. Torget blir mötesplats för gående, vilket förstärks med krav på allmänna utrymmen i bottenvåningen av husen och vid stationsentrén. Denna knutpunkt har förutsättningar att bli livlig med föreslagen disposition och där uppsorteringen av olika funktioner motverkar risk för buller och trängsel. En motvikt är den lugnare platsbildning som föreslås strax nordost om torget.

Dagvattendammar:

Planförslaget bygger på en aktuell dagvattenutredning. Planförslaget innehåller bestämmelser om fördröjning av dagvatten, både på kvartersmark och på allmän platsmark. Därutöver föreslås mellan planområdet och Drevviken att två dagvattendammar anläggs för fördröjning. Med dessa åtgärder får man en godtagbar rening av dagvattnet innan det når recipienten Drevviken i linje med dagvattenutredningen samtidigt som man uppnår eftersträvarde skönhetsvärden.

Sammanfattning:

Planavdelningen menar att plankartan och dess bestämmelser rymmer möjlighet till en miljömässig och över tiden hållbar parkeringslösning, att bostadsbebyggelsen har minst en grön sida, att ett trivsamt torg kan komma till stånd och att en godtagbar dagvattenhantering uppnås.

8 Svenska kraftnät

Ingen erinran.

Svenska kraftnät har inga ledningar som berörs av planförslaget. Om inga ändringar sker i planförslaget som berör ledningarna önskar man bli struken ur remisslistan. För övergripande information rörande Svenska kraftnäts planer för stomnätet hänvisas till Perspektivplan 2025 på dess hemsida.

Planavdelningens kommentar:

-

9 Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen ser fram emot att fortsatt tillsammans med Haninge kommun planera för och konkretisera Vegas kollektivtrafikförsörjning, särskilt att delta i framtagande av systemhandlingar för huvudgatan, busstorget och andra platser där busstrafik förekommer.

Utöver hänvisning till synpunkterna i samrådet noteras en upphöjning på busstorget. Detta är inte förenligt med svängande bussrörelser.

I samrådet framhölls det positiva att kollektivtrafiken understöds av den föreslagna täta bebyggelsen, vidare det intressanta med ett eventuellt mobilitetscenter.

I samrådet framhölls vidare bl a att huvudgatans bredd inte var angiven, att den illustrerade illustrationsplatsen på huvudgatan bör undvikas, att buller från bussar ska beaktas och att cykelparkering ska tydliggöras.

Planavdelningens kommentar:

Trafikförvaltningens skrivelse vidarebefordras till projektledningen för utbyggnad av stadsdel Vega som underlag för genomförandet och därmed sammanhängande avtal.

Detaljutförning av station, busstorg, huvudgata, eventuell cirkulationsplats etc läggs fast i systemhandlingarna där Trafikförvaltningen deltar. Huvudgatans bredd anges för körbana och gång- och cykelbanor i gestaltungsprogrammet, buller från bussar beaktas i planbeskrivningen och cykelparkering tydliggörs i illustrationsplanen.

10 Vattenfall Eldistribution AB

I skrivelsen visas Vattenfalls befintliga ledningar inom planområdet. Vattenfall vill att befintliga ledningar på allmän platsmark markeras på plankarta och att u-område reserveras för de befintliga ledningar som kommer att ligga på planerad kvartersmark.

Skrivelsen anger villkor för servisarbeten, att kabelutsättning ska begäras vid eventuella schaktningsarbeten, att beställaren står för dessa kostnader, att befintliga elanläggningar ska hållas tillgängliga under plangenomförandet, att markförlagda kablar inte får byggas över samt att gällande säkerhetsföreskrifter ska följas.

Planavdelningens kommentar:

Vattenfalls skrivelse vidarebefordras till projektledningen för utbyggnad av stadsdel Vega som underlag för genomförandet och därmed sammanhängande avtal.

Att med u-område säkerställa de befintliga ledningar som enligt planförslaget kommer att ligga på kvartersmark kolliderar med föreslagna byggrätter. Dessa ledningar förutsätts därför att i samband med plangenomförandet omförläggas i föreslagen intilliggande allmän platsmark (gata) i enlighet med Vattenfalls villkor. Ledningarna förutsätts bli redovisade i systemhandlingarna som upprättas parallellt med planförslaget.

11 Försvarsmakten

Ingen erinran.

Planavdelningens kommentar:

-

12 Trafikverket

Trafikverket arbetar tillsammans med Haninge kommun med att ta fram projekt för pendeltågsstation och trafikplats vid Vega. Avtal och finansiering av dessa projekt ska vara framtagna innan detaljplanen antas.

Även nedanstående frågor ska vara utredda och erforderliga avtal kring detta ska ha träffats mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen kan antas.

Buller:

Trafikbullerutredningen bör kompletteras och visa samtliga bullersituationer. Vid ekvivalenta bullernivåer över 65 dBA (som bullerutredningen visar för vissa delar) bör minst hälften av alla boningsrum/sovrum ha under 50 dBA utomhus. Om kommunen tillämpar avsteg från Trafikverkets norm är det kommunen som ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden. Trafikverket ska hållas skadefri från eventuella åtgärder till följd av detta och Trafikverket kommer att ställa skadeståndsanspråk på kommunen vid eventuella kostnader som drabbar Trafikverket i detta avseende.

Utformningen av bullerskärmen utmed järnvägen, delvis av glas, delvis av absorberande, föranleds av gestaltningsprogrammet för järnvägsområdet och ska ligga till grund för bullerutredningen där partierna av glas ger bullerreflexer.

Vibrationer:

Om vibrationsproblem uppstår i framtiden med åtföljande åtgärder ska dessa bekostas av annan än Trafikverket. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering kommer Trafikverket att ställa skadeståndsanspråk på kommunen.

Risk:

Åtgärder som bedöms nödvändiga enligt riskanalysen för att uppnå en acceptabel risknivå ska föras in som planbestämmelser i enlighet med länsstyrelsens samrådsyttrande. Eventuell riskreducerande åtgärd som planeras inom järnvägens spår område kräver Trafikverkets godkännande samt att avtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen som reglerar åtgärdens omfattning, anläggning, drift samt kostnadsansvar.

Systemhandling för ny järnvägsanläggning:

Plankartan bör redovisa järnvägens behov av serviceväg till plattformen. Den i kommunens systemhandling redovisade servicevägen kan inte accepteras.

Justering erfordras av plangräns vid mark för den nordvästra parkeringen.

Trafikverket planerar för en 11 meter bred gångport där kommunen medger en 11 till 30 meter bred gångpassage.

Signalkuren som i detaljplanen föreslås flyttad till västra sidan järnvägen måste av produktionsmässiga skäl kvarstå på östra sidan.

Tryckbankar:

Tryckbankarna närmast järnvägen är planerade för parkering. Höjdsättningen av dessa gör att den allmänna platsmarken öster därom måste avsättas som sekundära tryckbankar, vars höjd måste regleras i plankartan, vilket inte har skett. Även tryckbankarnas utbredning måste framgå av plankartan. Om tryckbankarna inte ägs av Trafikverket måste dessa säkerställas genom servitut.

Markförhållanden och markarbeten i järnvägens närhet:

Det måste säkerställas att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas negativt vid markarbeten eller andra åtgärder som kan påverka den. Det bör framgå av genomförandebeskrivningen samt regleras i ett intentionsavtal före detaljplanens antagande samt därefter i ett samverkansavtal mellan Trafikverket och kommunen.

Trafikverket anger vidare vad som ska beaktas, vilka handlingar som ska upprättas etc. inför och vid genomförandet av anläggningar intill järnvägsanläggningen. Trafikverket föreslår i anslutning därtill att planbestämmelserna kompletteras med innebörden:

"Inom området får schaktning, påfyllnad av massor eller annan åtgärd som kan komma att påverka den angränsande järnvägsanläggningen inte ske utan skriftlig acceptans från ägaren till järnvägsanläggningen".

Kostnader för åtgärder i järnvägsanläggningen som orsakas av markarbeten i järnvägsanläggningens närhet ska bekostas av annan än Trafikverket.

Bebyggelsefritt avstånd:

Generellt bör 30 meter från närmsta spårmitt vara bebyggelsefritt. Vid garage medges 15 meter. Bebyggelse ska kunna underhållas inom egen fastighet, normalt ca 3 meter fritt utrymme. Öppna parkeringsplatser bör anläggas på 15 meters avstånd från närmsta spårmitt för att undvika skador från tågtrafik. Körytan vid parkeringsplats kan anläggas 9 meters avstånd. Bullerskärmen i söder bör förlängas söderut för att undvika skador på parkerade bilar.

Vegetation utmed järnvägen:

Träd ska inte kunna bli högre än bullerskärm längs järnvägen. Detaljplanen bör kompletteras i norr vid område för allmän plats/natur så att Trafikverkets nationella trädsäkringsprojekt kan genomföras, där inga höga träd ska finnas inom 20 meter från spårmitt.

Planbeskrivningen bör ändras så att det framgår att plantering utmed järnvägen endast kan ske inom den nere delen av järnvägsbankens slänt, inte som komplement till bullerskärmar.

Planavdelningens kommentar:

Trafikverkets skrivelse vidarebefordras till projektledningen för utbyggnad av stadsdel Vega som grund för systemhandlingarna och för erforderliga avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Buller:

Detaljplanen baseras på upprättad trafikbullerutredning med de avstegsfall som där föreslås.

Bullerskärmen utmed järnvägen regleras i gällande detaljplan (D 212) och i aktuellt planförslag. Utöver planbestämmelserna i planförslaget anges också i plankartans informationsruta vad som ska beaktas vid utformning av bullerskärm och bebyggelse.

Risk:

Planbestämmelserna har inför utställningen kompletterats i enlighet med riskanalysens rekommendationer.

Systemhandling för ny järnvägsanläggning:

Illustrationsplanen visar Trafikverkets serviceväg till plattformen ansluten till markparkering enligt kommunens systemhandlingar inför utställningen. Plankartan medger dessutom en alternativ serviceväg på järnvägsmark inom planområdet.

Inför antagandet visas i illustrationsplanen läget för servicevägen enligt senare upprättade systemhandlingar.

Inför antagandet ersätts inte signalkuren av parkering utan kvarstår på östra sidan.

Tryckbankar:

På illustrationsplanen visas de plushöjder som redovisas i aktuella systemhandlingar både inom planområdet och på delar utanför planområdet (parkering utmed järnvägen).

Inför antagandet kompletteras även plankartan med plushöjder på allmän mark (gata, torg) enligt aktuella systemhandlingar utom närmast järnvägen m h t ev. framtida bankjusteringar.

Att redovisa utbredningen av tryckbanken i detaljplanekartan kan leda till låsningar, eftersom utbredningen är beroende av fortsatt projektering. Systemhandlingarna justeras vartefter och plankartan kan därmed komma att låsa fortsatt projektering som måste kalibreras med järnvägsanläggningen och leda till planavvikelse. Planavdelningen menar därför att det utöver planhandlingarna även är systemhandlingarna, vilka innehåller alla nödvändiga tekniska uppgifter, som läggs till grund för erforderliga avtal, villkor och servitut.

Markförhållanden och markarbeten i järnvägens närhet:

Frågorna berör genomförandet och hänskjuts till de avtal som avses bli träffade mellan Trafikverket och kommunen inför antagande av detaljplanen (intensionsavtal, samverkansavtal etc).

Inför antagandet kompletteras genomförandebeskrivningen med behovet av hänsyn till, och åtgärder vid markarbeten i järnvägens närhet samt med att erforderliga avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen kring dessa och andra frågor.

Att belasta detaljplanen med en bestämmelse om skriftlig acceptans från ägaren till järnvägsanläggningen kring åtgärder i planområdet som kan komma att påverka järnvägsanläggningen bedömer planavdelningen som ogörligt. Det skulle på ett otympligt sätt låsa och kanske förhindra genomförandet av detaljplanen. Rimligen måste utbyggnaden av järnvägsområdet med flyttning av dubbelspår, byggande av pendeltågsstation och andra åtgärder inom gällande detaljplan D 212 utföras så att en sådan anläggning tål ett normalt genomförande av aktuell detaljplan som ju är en konsekvens av förnyelsen av järnvägsområdet. Denna fråga föreslås bli behandlad i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Bebyggelsefritt avstånd:

Inför antagandet justeras bygggrätten för parkeringsanläggningen i gräns mot järnvägsområdet längst i norr så att ett bebyggelsefritt avstånd erhålls även där mellan bygggrätt och område för järnvägsändamål (minst 3 meter bred markremsa som inte får bebyggas).

Detaljplanen bedöms i övrigt uppfylla Trafikverkets krav om bebyggelsefritt avstånd. Närmaste parkeringsplats ligger minst 9 meter från järnvägsmitt, skyddad av bullerskärm, som enligt gällande detaljplan (D 212) ska sträcka sig till och med den södra parkeringen.

Vegetation utmed järnvägen:

Inför antagandet kompletteras planbeskrivningen och plankartans informationsruta under ny rubrik Vegetation med text om att beakta Trafikverkets nationella trädsäkringsprojekt. Inför antagandet förtydligas planbeskrivningen angående plantering vid järnvägsslänt.

13 Kultur- och fritidsnämnden

I Vega bör plats ges för ett Kultur- och fritidscenter som social mötesplats och som bör ligga i en av de planerade skolorna. Det bör också ges plats för en simhall och en fullstor idrotts hall med läktare. Verksamheterna kan anläggas i olika våningsplan. Som alternativ till bollplan kan en QLAN-anläggning uppföras för spontanidrott. En större 11-manna konstgräsplan är mindre angelägen.

Planavdelningens kommentar:

Föreslagna anläggningar kan till en del åstadkommas i Vega detaljplan 2 eller hellre i detaljplan 4 med sin större skoltomt, större bygggrätt och bättre parkeringsförhållanden. Detaljplanen låser inte hur parkytor disponeras. I aktuell detaljplan är ingen 11-mannaplan inplanerad.

16 SMOHF

1. En god inomhusmiljö är den viktigaste kompensationsfaktorn vid kraftiga avsteg från fasadriktvärde. Planbestämmelserna bör därför skärpas till att föreskriva att fasad med fönster och uteluftsdom ska dämpa så att trafikbullernivån inomhus i boningsrum och undervisningslokaler inte överstiger 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå, motsvarande ljudklass B. Är det inte möjligt att föreskriva invändig ljudklass B i planbestämmelsen, så bör den i vart fall bindas fast i kvalitetsprogram eller i avtal.

2. Det är olämpligt att placera förskola med hela långsidan mot huvudgata med upp till 66 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Nivåer över 55 dBA i fasad vid undervisningslokaler innebär risk för negativ påverkan på barns koncentrationsförmåga, prestation och inlärning. Om förskola ska anordnas på föreslagen plats måste extraordinära åtgärder redovisas.

3. Utomhusmiljön på föreslagna förskolor riskerar delvis att få mer än 55 dBA, vilket inte är godtagbart.

4. Bullerutredningen täcker inte hela park- och naturmarken. Troligen kommer delar av dessa ytor att utsättas för störande buller från järnvägen vilket gör att dessa inte blir så rogivande som önskvärt. Ekvivalentnivåer under 50-55 dBA eftersträvas för att säkerställa god ljudmiljö i grönområden.

5 Planering och anläggning av nya respektive ombyggnad av befintliga dagvattenanläggningar (exempelvis förbättring av Dammräsk) bör vara avtalade/utförda innan planområdena byggs ut. Framtida infiltrationsytor bör skyddas för förtätande arbeten.

6 Om avloppspumpstation inte kan placeras enligt rekommenderat minsta skyddsavstånd på 50 meter från bostäder och förskola, så krävs särskilda luktreducerande åtgärder.

Planavdelningens kommentar:

SMOHFs skrivelse vidarebefordras till projektledningen för utbyggnad av stadsdel Vega som underlag till kommande avtal mellan kommunen och exploatörerna, bl a när det gäller krav på kompensationsåtgärder inomhus vid bullerutsatta fasader, dagvattenåtgärder och avloppspumpstationer inom och utanför planområdet.

1. Inför antagandet kompletteras plankartans informationsruta under rubriken Risk- och störningsskydd vid avsnittet om kompensations- och bullerreducerande åtgärder med innebörden: Strävan är att trafikbullernivån inomhus i boningsrum och undervisningslokaler inte överstiger 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå, motsvarande ljudklass B.

2. Plankartan innehåller bestämmelser om att "Skola, förskola skall utformas så att undervisningslokaler får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster". Utifrån denna bestämmelse får sedan bygglovsprövning ske av den då föreslagna planlösningen. Det är t ex möjligt att entré, kommunikationsytor, trapphus/hiss, förråd, toaletter, torkskåp, arbetskök, tekniska utrymmen etc förläggs mot den bullerutsatta sidan och undervisningslokaler och andra rum där barn stadigvarande uppehåller sig förläggs mot gårdssidan, som har lägre än 55 dBA ekvivalent ljudnivå.

3. Illustrationsplanen ligger till grund för trafikbullerutredningen. Plankartans byggrätt går dock utöver den som visas i illustrationsplanen, bl a för hur skol- och förskolebyggnader kan utbredas längs huvudgata. Därmed kan byggnaderna för skola/förskola i högre grad bidra till en tyst gårdssida än vad som illustrationsplanen ger besked om.

4. Delar av natur- och parkmark som ligger längre från bullerkällan och/eller är avskärmd från bullerkällan kan förväntas ha värden som motsvarar god ljudmiljö i grönområden.

5. Dagvattenanläggningar utanför planområdet åtgärdas i likhet med de avtal som träffas mellan kommunen och exploatör inför planens antagande.

6. Inför antagandet införs kompletterande bestämmelse om luktreducering vid avloppspumpstation.

17 Lantmäteriet

Plankartan bör ändras så att olika gatutyper avskiljs av egenskapsgräns, ej användningsgräns, vilket påpekades redan i samrådsskedet.

Plan- och genomförandebeskrivningen bör utvecklas ytterligare angående 3D-fastighetsbildning när det gäller vilka gemensamhetsanläggningar som kan bli aktuella då och andra effekter.

Planavdelningens kommentar:

Detaljplanen redovisar olika användningar för allmän platsmark: huvudgata, lokalgata, gårdsgata, park, natur, torg. Dessa är åtskilda av användningsgränser. Inom viss allmän platsmark förekommer olika egenskaper: plantering, parkering. Dessa är åtskilda av egenskapsgräns.

Inför antagandet utvecklas genomförandebeskrivningen ytterligare kring 3D-fastighetsbildning.

18 Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. ÄPBL. Länsstyrelsen förutsätter att synpunkter avseende dagvattenhantering, buller och påverkan på Nynäsbanan beaktas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten:

Utöver de åtgärder som anges i dagvattenutredningen och MKB och som införts i plankartan avseende fördröjning, magasinering och rening av dagvattnet till Drevviken behövs även åtgärder utanför aktuellt planområde, bl.a. uppströms vid Dammräsk och nedströms vid Hallsten och inre Drevviken. Länsstyrelsen förutsätter att dessa åtgärder genomförs för att inte föroreningstillförseln till Drevviken ska öka.

Länsstyrelsen förutsätter även att ett kontrollprogram tas fram för hantering och kontroll av förorenat dagvatten. Åtgärder för att ytterligare minska den hydrauliska belastningen samt dagvattenbelastningen på Drevviken bör även fortsätta att utredas under projektering.

Transporter med farligt gods:

Länsstyrelsen konstaterar att riskanalysen har uppdaterats och att plankartan har kompletterats med bestämmelser om bl.a. friskluftsintag och utrymningsvägar. Länsstyrelsen anser att tidigare framförda synpunkter har tillgodosetts.

Buller:

Av bullerutredningen och MKB framgår att för att uppfylla avstegsfall B krävs lämpliga planlösningar och genomgående lägenheter. I vissa fall kan lokala bullerskyddsåtgärder behövas, exempelvis delvis inglasad balkong.

Vid tillämpning av avstegsfall krävs ett mer omfattande beslutsunderlag för att säkerställa att alla rimliga åtgärder vidtas för att begränsa de negativa konsekvenserna. Bullersituationen behöver sedan följas upp i varje skede av

plan- och byggprocessen för att säkerställa en god boendemiljö. Länsstyrelsen anser att kommunen bör redovisa planlösningar i bullerutsatta lägen, exempelvis för hörnlägenheter mot järnvägen och huvudgata där ekvivalentnivåerna vid fasad är beräknade till 60-65 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad. Vid bedömning av boendemiljön i bullerutsatta lägen kan tekniska lösningar, t.ex. specialkonstruerade fönster eller inglasade balkonger, användas i enstaka lägen, men bör inte användas som en generell lösning för ett helt bostadsprojekt.

Nynäsbanan – Riksintresse kommunikationer:

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets utställningsyttrande över detaljplanen. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen har fortsatt dialog med Trafikverket för att justera avvikelser mellan systemhandlingar för ny järnvägsanläggning och detaljplanen.

Under projektering och genomförande är det viktigt att ha dialog med Trafikverket för att säkerställa att järnvägen inte påverkas negativt vid markarbeten, eller andra åtgärder som kan påverka järnvägsanläggningen.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets synpunkt att erforderlig hänsyn till, och åtgärder vid markarbeten i järnvägens närhet bör tas med i genomförandebeskrivningen, och hanteras i avtal mellan Trafikverket och kommunen.

Planavdelningens kommentar:

Länsstyrelsens utställningsyttrande har vidarebefordrats till projektledningen för utbyggnad av stadsdel Vega som underlag inför avtal mellan kommunen och Trafikverket, vidare som underlag vid dialog mellan kommunen och Trafikverket om hänsyn vid markarbeten i järnvägsanläggningens närhet, slutligen inför avtal mellan kommunen och exploatörer samt inför kontrollprogram avseende dagvatten, buller och risk.

Miljökvalitetsnormer för vatten:

I planbeskrivningen anges utöver åtgärder i planområdet även under rubriken "Miljökvalitetsnormer vatten" behov av reglering uppströms i Dammträsk samt åtgärder nedströms i Hallsten och inre Drevviken. Under rubriken "Fortsatt arbete och uppföljning enligt MKB" anges inför fortsatt arbete med projektering, genomförande och uppföljning bl.a. att dagvattenfrågan särskilt beaktas samt behov av kontrollprogram för hantering och kontroll av förorenat dagvatten.

Transporter med farligt gods:

-

Buller:

Efter Länsstyrelsens remissvar har planavdelningen för Länsstyrelsen presenterat exempel på planlösning av bullerutsatta hörnlägenheter för aktuell detaljplan och som uppfyller de krav som ställs vid avstegsfall B. Länsstyrelsen har underhand inte motsatt sig presenterade exempel. I plankartans informationsruta under rubriken "Risk- och störningsskydd" anges kompensations- och bullerreducerande åtgärder såsom specialkonstruerade fönster, samtliga sovrum mot tyst sida i särskilt bullerutsatta lägen.

Nynäsbanan – Riksintresse kommunikationer:

Inför antagandet justeras avvikelser mellan detaljplanen och systemhandlingar för ny järnvägsanläggning.

Inför antagandet kompletteras genomförandebeskrivningen med behovet av hänsyn till, och åtgärder vid markarbeten i järnvägens närhet samt med att erforderliga avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen kring dessa och andra frågor.

Lokala föreningar

15 Vega Villaförening och Villaägarna Haninge-Tyresökretsen

Allmänt:

Hänvisar till samrådssvaret där man yrkade på avslag och återremiss för omarbetning av norra delen till tidigare förslag (före omtaget) med låg bebyggelse närmast Hallsten.

Trots mindre förbättringar i nuvarande förslag jämfört med samrådshandlingen kvarstår kritiken att denna del inte har anpassats till omgivningens lägre bebyggelse och att planen som helhet har fördubblat antalet lägenheter jämfört med förslaget före omtaget.

Bebyggelse:

Ny bebyggelse närmast Hallstens väg begränsas till tre plan. Höghuset närmast Hallstens väg tas bort.

Nya radhus nära befintlig bebyggelse längs nuvarande Hällstigen begränsas till två våningar. Punkthuset där om fem våningar begränsas till tre våningar eller tas bort.

Förskolan kombinerad med bostäder vid änden på Vattenfallsvägen begränsas till fyra våningar.

Nya byggnader som ligger nära befintlig bebyggelse begränsas till normal takhöjd om ca 2,5 meter.

Buller:

Buller från järnväg och lokal trafik i de centrala delarna kan fortfarande bli ett problem och bör studeras noga under detaljplaneringen.

Trafik:

Byggtrafik och oförutsedd genomfartstrafik kan ge stora problem om man inte tar hänsyn till detta i planeringen. Trafiken bör planeras noga under det långa produktionsskedet samt innan motorvägsavfarten blir klar. Trafiksituationen i hela Vega kretsar kring Gamla Nynäsvägen. Vega får inte på något sätt ytterligare innebära en belastning på Gamla Nynäsvägen.

Planavdelningens kommentar:

Framförda synpunkter vidarebefordras till projektledningen för utbyggnad av Vega inför genomförandet av insynsplantering vid Hallsten, byggtrafik och andra genomförandefrågor.

Allmänt:

Det tidigare planförslaget som föregick nuvarande planprövning avbröts p g a att det inte var möjligt att genomföra av ekonomiska skäl. Förslaget innehöll radhusbebyggelse närmast Hallsten. Denna del har i nuvarande planförslag ersatts med flerbostadshus och med park närmast Hallstens bebyggelse. Skälet till att det nya förslaget som helhet har en högre exploateringsgrad än det tidigare är att sammanvägt få en detaljplan som är genomförbar ur olika aspekter, även ekonomisk.

Bebyggelse:

Ny bebyggelse närmast Hallsten har mellan samråd och utställning omarbetats från fem till fyra våningar samtidigt som parken har breddats och antalet parkeringsplatser har minskats. Närmaste höghus ligger ca 80 meter från närmaste villa i Hallsten respektive ca 50 meter från närmaste villatomtgräns, vilket bedöms vara godtagbara avstånd med hänsyn till insyn och andra olägenheter.

Inför antagandet kompletteras plankartans informationsruta med innebörden: Plantering sker med träd och buskar på allmän mark i gräns mot befintlig bebyggelse i Hallsten i samråd med boende/fastighetsägare där.

Radhusen utmed Hällstigen i tre våningar ligger minst en våning lägre än närmast befintlig bebyggelse som medges i två våningar. Föreslaget punkthus där i fem våningar ligger minst två våningar lägre än närmast befintlig bebyggelse som medges i två våningar. Planavdelningen finner inget motiv till att begränsa föreslagna antal våningar där.

Förskolan kombinerad med bostäder vid änden på Vattenfallsvägen som föreslås i fem våningar ligger ca en våning lägre än närmast befintlig bebyggelse som medges i två våningar.

Inför antagandet minskas en del av mark som får bebyggas med fem våningar och ersätts med mark som inte får bebyggas (delen närmast befintlig bebyggelse) respektive med mark som endast får bebyggas med uthus. Därmed blir avståndet mellan befintlig bebyggelse och byggrätten för ny femvåningsbebyggelse minst ca 30 meter.

Detaljplanens reglering av högsta antal våningar, högsta nockhöjd och i vissa fall möjlighet till inredd vind bygger på allmänna erfarenheter av pågående och nyligen genomförda projekt. Befintlig bebyggelse i gräns till planområdet regleras av äldre detaljplaners bestämmelser som avviker något från aktuella och kan därför inte ligga till grund för ny bebyggelse.

Buller:

Detaljplanen innehåller bestämmelser och anvisningar om hur bebyggelsen skall utföras med hänsyn till trafikbuller från järnväg och väg. Krav på uppföljning finns också.

Trafik:

Det är viktigt att byggtrafiken inte stör befintlig bebyggelse och att information om de olika byggskedena går ut till berörda. Trafikreglering vid färdig detaljplan beslutas politiskt i Stadsbyggnadsnämndens arbetsutskott. Utbyggnadsskedena för Trafikplats Vega styrs av Trafikverket i samverkan med Haninge kommun. Utredningarna för Trafikplats Vega visar att trafiken på Gamla Nynäsvägen jämfört med idag minskar när trafikplatsen är klar även när hela stadsdelen Vega är utbyggd.

Sakägare

4 Niclas och Helena Wisell, Hallstens väg 34 (Täckeråker 2:207)

Anser att de förändringar intill Täckeråker 2:207 som ändå gjorts i planförslaget mellan samråd och utställning inte är tillräckliga för att ge en godtagbar övergång från befintlig till ny bebyggelse och en acceptabel boendemiljö för befintlig bebyggelse. Yrkar därför på följande förändring av planförslaget (framställd i skrivelsen som överklagan men något beslut att överklaga föreligger inte):

1. Sänk byggnaderna närmast Täckeråker 2:207 från 4 till 3 våningar.
2. Sänk det 8 våningars punkthuset i anslutning till Täckeråker 2:207 ner till 5.
3. Byt befintlig häck på Täckeråker 2:207 till något som passar till det nya området samt skyddar mot insyn.
4. Plantera höga träd mellan parkeringarna och Täckeråker 2:207.
5. Plantera höga träd mellan punkthuset närmast vändplanen på Hallstensväg och Täckeråker 2:207.

Planavdelningens kommentar:

Punkt 1. Med de åtgärder som företogs mellan samråd och utställning i avsnittet intill Täckeråker 2:207 med sänkning från fem till fyra våningar av närmast belägen bebyggelse, breddning av parkområdet och minskning av antalet parkeringsplatser anser planavdelningen att övergången mellan befintlig bebyggelse med rätt till två våningar

(nockhöjd max ca 11 meter) och ny bebyggelse i fyra våningar (nockhöjd max 19 meter) på ett avstånd av minst ca 38 meter (34 meter till tomträngs) är väl avvägd i detta avsnitt.

Punkt 2. Närmaste höghus ligger ca 80 meter från bostadshuset på fastigheten respektive ca 50 meter från fastighetens tomträngs, vilket bedöms vara godtagbara avstånd med hänsyn till insyn och andra olägenheter.

Punkt 3 – 5. Skrivelsen har överlämnats till projektledningen för Vega för att i samband med genomförandet förstärka insynsskyddet för Täckeråker 2:207 med plantering i linje med framförda önskemål.

Inför antagandet kompletteras plankartans informationsruta under ny rubrik Vegetation med innebörden: Plantering sker med träd och buskar på allmän mark i grängs mot befintlig bebyggelse i Hallsten i samråd med boende/fastighetsägare där.

7 Gunnar och Ann-Charlotte Svanbro, Vattenfallsvägen 5 (Täckeråker 1:144)

7 Robert och Åsa Gutemyr, Vattenfallsvägen 7 (Täckeråker 1:145)

Vi anser det ej vara acceptabelt att i anslutning till befintlig villabebyggelse uppföra ett 20 meter högt 5-våningshus. Om förslaget går igenom innebär det för oss att den nya bebyggelsen kommer:

- Hindra ljuset (eftermiddags-/kvällssolen)
- Skymma utsikten (mot naturmark)
- Leda till stor insyn (att man känner sig iakttagen)
- Innebära ett stort ingrepp i närmiljön.

Vi anser att det är bättre att planera in lägre bebyggelse närmast befintligt villaområde.

Planavdelningens kommentar:

Det är nockhöjden som anges för föreslagen nybebyggelse. Nybebyggelsen föreslås på mark som ligger ca en våning lägre än närmast befintlig bebyggelse. Nybebyggelsen föreskrivs ligga utmed föreslagen gata, således längst bort från befintlig bebyggelse. Som grund för detaljplanens bestämmelser ligger ett idéprojekt med förskola/skola i bottenvåningen och äldreboende i de övre våningarna, ett koncept som har dimensionerat den föreslagna bebyggelsen i kvarteret. En konsekvens av ny bebyggelse på tidigare oexploaterad mark liknande den som föreslås i Vega leder för befintlig bebyggelse, som framförts i skrivelsen, till försämrade solförhållanden, skymd utsikt och ingrepp i närmiljön.

Inför antagandet minskas en del av mark som får bebyggas med huvudbyggnad i fem våningar och ersätts med mark som inte får bebyggas (delen närmast befintlig bebyggelse) respektive med mark som endast får bebyggas med uthus (nockhöjd max 3,5 meter). Därmed blir avståndet mellan befintlig bebyggelse och bygggrätten för ny femvåningsbebyggelse minst ca 30 meter från huvudbyggnaden på Täckeråker 1:144 och minst ca 50 meter från huvudbyggnaden på Täckeråker 1:145. Den minskade bygggrätten för nybebyggelsen förbättrar också utblicken från befintlig bebyggelse mot den planerade parken norr därom.

14 Morgan Krestalica och Monica Nyström, Västra Täckeråkers väg 7 (Täckeråker 2:175)

14 Hossein Ahmadian och Sima Dostnoshafagh, Kvarntorpsvägen 19 (Täckeråker 2:172)

Tacksamt att detaljplanen föreskriver max två våningar närmast våra fastigheter.

1. Angiven nockhöjd 11 meter för denna bebyggelse borde dock sänkas till den nockhöjd som befintliga hus har: 6-8 meter. Risken är annars att ett tredje plan smygs in.

2. De nya husen önskas även bli flyttade längre ifrån. De 15 meter som planen ger är alldeles för nära. Avgrängsande häck borde också planteras in.

3. Det riskerar bli genomfart från den nya bebyggelsen och förskolan. Föreslår därför vändplan eller annan trafikbegränsning både på Västra Täckerråkers väg och Kvarntorpsvägen.

Planavdelningens kommentar:

Punkt 1. Den angivna maximala nockhöjden 11 meter rimmar rätt väl med den som medges i gällande detaljplan där Täckerråker 2:175 och 2:172 ingår (byggnadsplan B 43). Där medges 7,5 meters byggnadshöjd och ovanpå detta en takvinkel om 30 grader. Med en husbredd på ca 10 meter ger detta också en nockhöjd på ca 11 meter, även om byggrätten i praktiken inte har utnyttjats fullt ut.

Punkt 2. Avståndet mellan närmaste nybebyggelsen och huvudbyggnaden på Täckerråker 2:175 är 15-18 meter beroende på från vilket hörn man mäter. Avståndet mellan närmaste nybebyggelsen och huvudbyggnaden på Täckerråker 2:172 är 20 meter. Dessa avstånd rimmar också med avstånden mellan huvudbyggnaderna i byggnadsplan B 43 (i allmänhet 10-20 meter). Avgränsande häck är möjlig att plantera, dels i allmänningen som finns i B 43 mellan befintliga fastigheter och nybebyggelsen, dels på gemensam mark i radhuskvarteret.

Punkt 3. För att undvika onödig genomfart för de i Vega som hämtar och lämnar vid förskola/skola norr om Täckerråker 2:175 är det i detaljplanen föreslaget vändplaner i plangränsen vid Västra Täckerråkers väg och Kvarntorpsvägen. Om genomfart på dessa båda vägar ändå skapar trafikproblem till följd av den nya bebyggelsen, kan Stadsbyggnadsnämndens arbetsutskott besluta om trafikbegränsande åtgärder på dessa och/eller andra vägar i de punkter och på de sträckor som bedöms nödvändiga.

Övriga inkomna synpunkter

5 Karina och Mikael Eriksson, Hallstens väg 30 (Täckerråker 2:205)

Trots att bebyggelsen närmast Hallsten har sänkts från fem till fyra våningar anser vi att det är för högt och inkräktar i alltför stor omfattning på de närboendes miljö. Anser dessutom att 8-vånings punkthuset närmast Hallsten ska bort helt. Att flytta det ett par meter bortåt skulle bara vara att göra narr av alla boende på Hallstens väg. Bygg hellre skyskrapor längs järnvägen!

Planavdelningens kommentar:

Med de åtgärder som företogs mellan samråd och utställning i avsnittet intill den närmast angränsande fastigheten i Hallsten, Täckerråker 2:207, med sänkning från fem till fyra våningar av närmast belägen bebyggelse, breddning av parkområdet och minskning av antalet parkeringsplatser anser planavdelningen att övergången mellan befintlig bebyggelse med rätt till två våningar (nockhöjd max ca 11 meter) och ny bebyggelse i fyra våningar (nockhöjd max 19 meter) på ett avstånd av minst ca 38 meter till Täckerråker 2:207 (34 meter till tomtgräns) är väl avvägd i detta avsnitt.

Närmaste höghus föreslås ca 100 meter från bostadshuset på fastigheten respektive ca 70 meter från fastighetens tomtgräns, vilket bedöms vara godtagbara avstånd med hänsyn till insyn och andra olägenheter.

Inför antagandet kompletteras plankartans informationsruta under ny rubrik Vegetation med innebörden: Plantering sker med träd och buskar på allmän mark i gräns mot befintlig bebyggelse i Hallsten i samråd med boende/fastighetsägare där.

Därutöver har inga skriftliga synpunkter inkommit.

Nynäshamns kommun, som avstår från att avge skriftligt svar, har underhand önskat att planbeskrivningen och MKB justeras/förtydligas gällande uppgifter om järnvägstrafik så att

de stämmer överens med prognos framtagen för Detaljplan för Stockholm - Nynäshamns hamn.

Planavdelningens kommentar:

Planavdelningen ser ingen direkt motsägelse i de olika handlingarna. En oklarhet finns dock i planbeskrivningen.

Inför antagandet förtydligas planbeskrivningen under rubriken Farligt gods med att antalet angivna tåg gäller per dygn samt kompletteras med uppgift om antalet godsvagnar per år med farligt gods i likhet med uppgift i Riskanalys och MKB.

Sammanställning

Efter utställningen och inför antagandet har detaljplanen (utöver smärre redaktionella ändringar) reviderats i enlighet med planavdelningens kommentarer i detta dokument:

Plankarta

- Byggrätten för parkeringsanläggningen i norr mot järnvägen justeras så att ett bebyggelsefritt avstånd om minst 3 meter erhålls längs hela gränsen mot järnvägsområdet.
- Inom med SB betecknat område (Skola, förskola och bostäder) minskas en del av mark som får bebyggas med fem våningar och ersätts med mark som inte får bebyggas (delen närmast befintlig bebyggelse) respektive med mark som endast får bebyggas med uthus.
- Läge för den södra återvinningsstationen justeras något söderut.
- Mark för allmän plats (gata, torg) kompletteras med plushöjder enligt aktuella systemhandlingar utom närmast järnvägen m h t ev. framtida bankjusteringar.
- Kompletterande bestämmelse införs om luktreducering vid avloppspumpstation.
- Informationsrutan under rubriken Risk- och störningsskydd, avsnittet om kompensations- och bullerreducerande åtgärder, kompletteras med text vars innebörd är: Strävan är att trafikbullernivån inomhus i boningsrum och undervisningslokaler inte överstiger 26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå, motsvarande ljudklass B.
- Informationsrutan kompletteras under ny rubrik Vegetation med text om att beakta Trafikverkets nationella trädsäkringsprojekt vid järnväg.
- Informationsrutan kompletteras under ny rubrik Vegetation med text vars innebörd är: Plantering med träd och buskar på allmän mark i gräns mot befintlig bebyggelse i Hallsten sker i samråd med boende/fastighetsägare där.

Illustrationsplan

- Läget för Trafikverkets serviceväg justeras.
- Signalkuren vid järnvägen kvarstår och ersätts inte med fyra parkeringsplatser. Istället illustreras ytterligare fyra parkeringsplatser i planområdets södra del, bl a genom att justera återvinningsstationen något söderut.

Planbeskrivning och genomförandebeskrivning

- Planbeskrivningen förtydligas angående hur plantering vid järnvägsslänt bör utföras.
- Planbeskrivningen förtydligas under rubriken Farligt gods med att antalet angivna tåg gäller per dygn samt kompletteras med uppgift om antalet farligt gods-vagnar per år.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med behovet av hänsyn till, och åtgärder vid markarbeten i järnvägens närhet samt med att erforderliga avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen kring dessa och andra frågor.
- Genomförandebeskrivningen utvecklas ytterligare kring 3D-fastighetsbildning.

Gestaltningssprogram och Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är oförändrade.

Planhandlingarna har revideringsdatum 2014-04-14.

Planavdelningen bedömer att revideringen inte är väsentlig ändring. Revideringen föranleder därmed ingen ny utställning.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Planavdelningen

Sara Eriksson
Plan- och bygglovschef

Rikard Lundin
Planarkitekt