

Detaljplan för Stadsdel Vega – detaljplan 2  
Vega, Haninge kommun

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### 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.

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).

### HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Detaljplaneförslaget har under perioden 2013-05-27 – 06-28 varit föremål för samråd med berörda myndigheter, fastighetsägare, boende med flera. Under samrådstiden har materialet varit utställt i Haninge kommunhus foajé och på kommunens hemsida [www.haninge.se](http://www.haninge.se).

Ett samrådsmöte i form av ett s k Öppet Hus, som inbjöds till i samband med samrådsutskicket och i lokalpress, hölls i Haninge kulturhus 2013-06-12.

### INKOMNA YTTRANDE

I anslutning till samrådet har **32** yttranden inkommit. De inkomna yttrandena finns att ta del av i sin helhet på planavdelningen. I detta dokument är remissynpunkterna sammanfattade och sammanställda samt åtföljda av planavdelningens kommentarer.

Sist i dokumentet görs en sammanställning av de revideringar som gjorts i samrådshandlingen till följd av inkomna synpunkter. Följande yttranden har inkommit under samrådet:

### Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

Skrivelse nr:	Instans:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
1	Sveriges Kommuner och Landsting	2013-06-04	ja
2	Södertörns brandförsvärsförbund	130605	ja
5	Skogsstyrelsen	130620	ja
7	TeliaSonera Skanova Access AB	130624	ja
9	Socialnämnden (förvaltningen)	130625	ja
10	Kultur- och fritidsnämnden	130626	ja
13	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund	130628	
14	Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen	130628	ja
16	Vattenfall Eldistribution AB	130628	ja
17	Miljönämnden (ordförandebeslut)	130628	ja

21	Nynäshamns kommun	130703	ja
22	Vattenfall AB Heat Nordic	130620	ja
23	Tornberget	130705	ja
24	Svenska Kraftnät	130710	ja
26	Lantmäteriet	130815	(ja)
27	Trafikverket	130821	
29	Grund- och förskolenämnden	130910	(ja)
30	Länsstyrelsen	130917	
31	FTI, Förpacknings- och tidningsinsamlingen	130919	
32	Miljönämnden	131009	ja

### Lokala föreningar

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
18	Vega Villaförening (f d Vega-Söderhagens Fastighetsägareförening)	130628	ja
19	Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen	130628	ja

### Sakägare

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
4	Morgan Krestalica, Monica Nyström; Hossein Ahmadian, Sima Dostnoshafagh	130620	ja
8	Else-Maj Tryggveson	130624	nej
11	Bengt-Åke Jonsson	130626	nej
12	Niclas och Helena Wisell	130627	nej
20	Marit och Christer Magnergård	130701	nej
25	Stena Fastigheter	130812	ja
28	Fastighets AB L E Lundberg (Exillum Quinque AB)	130717	ja

### Övriga inkomna synpunkter

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
3	Lennart Vedin	130612	ja
6	Karina och Mikael Eriksson	130624	nej
15	Ikano Bostad	130626	ja

# SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPUNKTER MED KOMMENTARER

## Synpunkter från myndigheter, organisationer och kommunala nämnder

### 1 Sveriges Kommuner och Landsting

Avstår från att lämna synpunkter

*Planavdelningens kommentar:*

-

### 2 Södertörns brandförvarsförbund

De i riskanalysen fyra angivna åtgärds punkterna bör ingå i planen. De är:

1 Ventilationen i byggnader inom 100 m från järnväg bör utformas så att den på ett enkelt sätt kan stängas av.

2 Ventilation i byggnader inom 100 m från järnväg bör placeras på en sida som inte vetter mot järnvägen.

3 Utrymning bör kunna ske på en sida som inte vetter mot järnväg.

4 Områden inom 20 m från järnväg bör utformas för icke stadigvarande vistelse.

Endast två av dem står angivna i detaljplanen.

PM 608 – Brandvattenförsörjning respektive PM 609 – Framkomlighet för räddningstjänstens fordon bör följas. De båda PM bifogas svaret.

Södertörns Brandförvarsförbund önskar bli kallat till tekniskt samråd och även i övrigt beredas möjlighet att som byggnadsnämndens sakkunnige inom brandskydd delta i kommande byggprocess vid behov.

*Planavdelningens kommentar:*

En åtgärds punkt var redan införd som bestämmelse (nr 3). En var redan införd i informationsrutan (nr 2). I det fortsatta planarbetet införs åtgärds punkterna från den nya riskanalysen och omformuleras som planbestämmelser. De är:

- Områden utomhus inom 25 meter från Nynäsbanan skall utformas så att de inte inbjuder till stadigvarande vistelse.

- Oskyddad bebyggelse inom 50 meter från Nynäsbanan skall utformas med minst en utrymningsväg som mynnar mot en trygg sida. Mindre handelsverksamheter i bottenvåningarna undantas från kravet om de ligger minst 25 meter från närmaste spår.

- Friskluftsintag i verksamheter för stadigvarande vistelse inom 50 meter från Nynäsbanan placeras mot en trygg sida, det vill säga bort från riskkällan. Ventilationen i dessa utförs så att den på ett enkelt sätt kan stängas av.

I planbeskrivningen förtydligas bestämmelsen om hur ventilationen enkelt kan stängas, av till exempel fastighetsskötare eller brandförvar, genom exempelvis central nödavstängning.

Brandförvarsförbundets synpunkter överlämnas till projektledaren för stadsdel Vega.

### 5 Skogsstyrelsen

Inga synpunkter.

*Planavdelningens kommentar:*

-

### 7 TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har en markförlagd kabel i norra delen av planområdet och en luftburen ledning i södra delen (visas på översiktlig karta). Eventuell flyttning beställs hos och utförs av Skanova samt bekostas av den som initierar åtgärden.

Skanova utgår från att nödvändiga åtgärder i telenätet till följd av planförslaget kommer att framgå av planhandlingarna.

*Planavdelningens kommentar:*

Planförslaget berör Skanovas anläggningar både i norr och söder. Omläggning kommer därför att behöva ske. Checkning sker i systemhandlingarna som upprättas parallellt med detaljplanen.

Skanovas synpunkter, karta och länk till ledningskollen överlämnas till kommunens projektledare för stadsdel Vega.

### **9 Socialnämnden (förvaltningen)**

Positiv till förslaget.

Det är viktigt att skapa god tillgänglighet och en trygg miljö. Det är viktigt med olika upplåtelseformer, inte minst att hyresrätt kommer till stånd. Det gäller både enskilda lägenheter för träningsboenden (länk i boendekedjan) där storleken kan variera, och mindre lägenheter (1-2 rum o kök) i s k servicebostad för personer som tillhör LSS personkrets. Det är därför viktigt att socialförvaltningen får en viss tilldelning av hyresrätterna.

*Planavdelningens kommentar:*

Planförslaget reglerar inte upplåtelseform.

Synpunkterna överlämnas till projektledaren för stadsdel Vega inför exploateringsavtal med exploatörerna.

### **10 Kultur- och fritidsnämnden**

Positiv till förslaget vad gäller att skapa/bevara gröna områden och andra ytor för rekreation, lek och motion. Planen har dock potential att förbättras, t ex när det gäller beskrivning av kommungemensamma målpunkter, offentlig konst samt planlagt utbud av kultur- och fritidsaktiviteter.

Målpunkter i angränsande kommundelar för gång- och cykeltrafiken bör förtydligas. Tillgänglighet till kulturhus, simhall och friluftsområden bör säkerställas.

Planen behandlar konstnärlig utsmyckning i det offentliga rummet. Ämnet kunde dock utvidgas till kvartersmark, både inom- och utomhus. Utifrån enprocentsregeln tillförs konst till platser i dialog med medborgare.

Om fler ytor för spontanidrott specificerades i planen (gärna under vägledning av kultur- och fritidsförvaltningen) skulle möjlighet till rörelse i närområdet kunna öka. Det är även viktigt att ytor inbjuder till mångfunktionellt nyttjande.

Positivt att planen noterar möjligheten till stadsodling på parkmark och i anslutning till flerbostadshuset. Vinbär, körsbär och andra nyttoväxter skulle med fördel kunna finnas.

Belysningen, som också behandlas i planen, kan gärna utvecklas med beskrivning av att ljusdesign kan bidra karaktärsskapande, skapa trygghet samt fungera som utsmyckning av det offentliga rummet.

Planen beskriver ambitionen att skapa gröna gårdar, parker och behålla naturmark. Det är dock viktigt att i eller i anslutning till dessa områden anvisa platser där större

gemensamma evenemang kan hållas, såsom valborgsfirande, midsommarfirande m m och att ge förutsättningar för scenarrangemang.

Det är även önskvärt att avsätta mark till en framtida ny simhall.

*Planavdelningens kommentar:*

Synpunkterna berör egentligen inte plankartan och dess bestämmelser, utan i viss mån illustrationsplanen och framförallt planbeskrivningen, som kompletteras och förtydligas i likhet med framförda synpunkter från kultur- och fritidsnämnden. Det gäller bl a målpunkter för gång- och cykeltrafikanter, offentlig konst, allsidigt utnyttjande av olika ytor, odling, ljusdesign samt kultur- och fritidslokaler.

### **13 Södertörns miljö- & hälsoskyddsförbund (SMOHF)**

Det centrala läget nära pendeltågsstation gör att avsteg från trafikbullerriktvärden kan motiveras. Närheten till järnväg, huvudgata och i viss mån väg 73 gör dock att risken för bullerregn från flera källor måste vägas in. Bullersituationen utgör grund för att komplettera bullerutredningen med s k ljudkvalitetsindex. Planlösningar samt uppgift om buller inne, ute, på trafiksidan, på balkong etc. kan behövas för bedömningen.

De höga bullernivåerna kan ge risk för hälsoeffekter. Alla möjligheter till kompensations- och bullerreducerande åtgärder, t ex specialkonstruerade fönster, extra glasfasader etc. måste prövas i utsatta lägen och även sovrum mot bullerdämpad gårdssida. Om möjligt bör planen föreskriva tyst asfalt på huvudgatan. Planbestämmelse bör skärpas till att föreskriva att fasad med fönster och uteluftsdon ska dämpa så att trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 26 dB(A) ekvivalent och 41 dB(A) maximal ljudnivå, motsvarande ljudklass B.

Plankartans informationsruta får gärna kompletteras med uppgift om att vibrationsrisk ska beaktas vid val av grundläggningssätt och att strävan ska vara att tillämpa känseltröskeln vid 0,1-0,3 mm/s (försiktighetsprincipen).

Tillförseln av näringsämnen till Drevviken får inte öka. Enligt miljökvalitetsnormen krävs en förbättring från måttlig till god ekologisk status. Skyddsåtgärder mot förorenat dagvatten redan under byggprocessen är viktigt, t ex med sedimentationsdammar kombinerat med att exploatören upprättar kontrollprogram.

Kontrollprogram bör också omfatta riktlinjer för bullrande verksamheter under byggskedet, rutiner för information till närboende m m.

Ev sortering och krossning av bergmassor på plats ska anmälas till SMHOF senast 6 veckor innan verksamheten påbörjas.

*Planavdelningens kommentar:*

Planbeskrivningen kompletteras med bedömning av effekter av bullerregn.

Detaljplanens informationsruta kompletteras med att effekter av bullerregn ska beaktas, vidare att kompensations- och bullerreducerande åtgärder, t ex specialkonstruerade fönster, extra glasfasader eftersträvas samt att strävan är att samtliga sovrum vetter mot tyst sida.

Informationsrutan kompletteras även med att beakta känseltröskeln vid 0,1-0,3 mm/s vägd RMS (försiktighetsprincipen). Planavdelningen bedömer dock att vibrationsrisk vid bebyggelse nära järnvägen är liten p g a att bebyggelsen i den låglänta delen där järnvägen går kommer att pålas till fast botten.

Att förse huvudgatan med tyst asfalt ger dock utifrån hittills gjorda erfarenheter på annat håll inte de långsiktiga ljuddämpande effekter som eftersträvas p g a att vägbanan inom några år blir alltför tät.

Planen kompletteras ang. dagvatten. Åtgärder under byggtiden avseende kontrollprogram under byggtiden för skydd mot vattenföroreningar och bullrande verksamheter samt krav på anmälan av berghantering sker enligt gängse regler och förordningar.

#### **14 Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen**

Det är positivt att Haninge kommun prioriterar kollektivtrafiken i planerna för Vegas utveckling. Den nya pendeltågs- och busstationen behöver understödjas av tät stadsmässig bebyggelse med blandade funktioner, vilket detaljplanen möjliggör.

Kommunens resonemang om ett mobilitetscenter är intressanta och kan, vid ett genomförande, stödja hållbara och trafikslagsövergripande resor. Kommunen bör proaktivt samverka med fastighetsägare och exploatörer för att få ner parkeringstalen genom olika åtgärder som stöttar hållbart resande. Möjligheterna är mycket gynnsamma i och med närheten till pendeltågsstationen, vilket bör tas om hand. Trafikförvaltningen samråder gärna med kommunen i dessa frågor.

Huvudgatans bredd och utformning redovisas inte i planhandlingarna, vilket bör åtgärdas till utställningen. En dubbelriktad gata med kantstensparkering på båda sidor kräver en bredd på elva meter för busstrafik, ytor för gång- och cykeltrafik inte inräknade. Utformning av gata, pollare etc. ska följa riktlinjer i Ribuss-08. Gestaltningsprogrammets illustration över bussterminalen visar en markbeläggning med stenplattor. Ur ett drift- och underhållsperspektiv är mer slittåligt underlag att föredra, såsom asfalt eller betong.

Illustrerad cirkulationsplats på huvudgatan bör undvikas. Trafikförvaltningen ifrågasätter behovet av en sådan i den planerade trafiksituationen.

Trafikförvaltningen har inga planer på en servicebuslinje som beskrivs på sida 11 i planbeskrivningen.

Det är väsentligt att utöver buller från järnvägstrafik även beakta trafikbuller vid busstrafik.

Det är viktigt att goda cykelparkeringar kommer till stånd mycket nära stationens entréer och utan konflikt med busstrafik. Var de 400 cykelparkeringsplatserna föreslås bli lokaliserade måste framgå tydligare i utställningshandlingarna.

Gång- och cykelvägar till station och busshållplatser ska vara gena, attraktiva och tillgängliga för alla.

Det är bra om synkroniseringen förbättras mellan Vega 2 och 4 inför utställningen.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Synpunkterna kring hållbart resande överlämnas till projektledaren för genomförande av stadsdel Vega.

Huvudgatan, busstorget och cykelparkering vid stationen finns redan i gällande detaljplan och tas endast med marginellt i aktuell detaljplan. Busstorgets utformning regleras i pågående gestaltningsprogram för station och torg. Där redovisas dimensionering och utformning av cykelparkering.

Gestaltningsprogrammet kompletteras med uppgift om huvudgatans bredd och utformning.

Planbeskrivningen kompletteras med att plats finns vid stationen för cykelparkering i tre byggnader, två på östra sidan och en på västra sidan järnvägen, som på mark rymmer sammanlagt minst ca 400 platser med kapacitet för väsentligt fler vid utförande i två plan.

Illustrationsplanen kompletteras med att tydliggöra huvudgatan, busstorget, stationsentré och cykelparkeringarna.

Cirkulationsplatsen motiveras av den mängd trafik som inkommer i korsningens alla fyra riktningar. Illustrationsplanen, som visar cirkulationsplats på huvudgatan, är vägledande men inte bestämmande. Slutlig utformning och dimensionering av korsningen läggs fast i pågående systemhandlingar för vägarna.

Även buller från busstrafik beaktas i Trafikbullerutredningen. I detaljplanekartans informationsruta beaktas också lågfrekvent trafikbuller vid busshållplatser. Illustrationsplanen visar läge för busshållplatser utmed huvudgatan där bostäder undviks närmast hållplatserna.

### **16 Vattenfall Eldistribution AB**

Vattenfall bedömer att tilldelat E-område är acceptabelt och tackar för detta.

Samtliga ledningar inom detaljplanen enligt en karta som bifogas samrådssvaret måste skyddas genom inrättande av u-område.

Eventuellt flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploitören.

Därutöver framförs synpunkter som berör tillgängligheten och skyddet av ledningarna under genomförandetiden samt uppgift om kontaktpersoner.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Synpunkterna vidarebefordras till projektledaren för stadsdel Vega.

Endast om ledningarna ligger på kvartersmark behövs u-område. Detta kollas i systemhandlingarna som upprättas parallellt med detaljplanen.

Plankartan kompletteras med en pumpstation för spillvatten intill E-området för transformatorstation i parken väster om Kvarntorp. Båda anläggningarna nås från gata. Därutöver sker mindre justeringar av läget för ett par E-områden.

### **17 och 32 Miljönämnden**

Inför planeringen av stadsdel Vega har ett ekologiskt hållbarhetsprogram utarbetats som är vägledande för utbyggnaden. Det bör klart framgå att programmet noggrant har använts som underlag för hållbarhetsaspekterna i detaljplanen. I genomförandet bör entreprenörerna uppmuntras att använda programmets rekommendationer kring utformning av sophantering, p-platser, planteringar etc.

Den parkeringsnorm på 1,1 bpl/lgh i radhus som den till detaljplanen hörande parkeringsutredningen av Trivector föreslagit ska följas för att minimera bilåkande och nå målet om minskade utsläpp av växthusgaser enligt Klimatstrategin.

Det är viktigt att alla i detaljplanen föreslagna åtgärder för att minimera tillförseln av näringsämnen till Drevviken följs i genomförandeskedet. Enligt dagvattenstrategin och Ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega får flöden och näringshalter inte öka efter exploatering. Ån som rinner mellan Dammträsk och Drevviken omnämns inte i planen. Det bör framgå hur den hanteras i exploateringen.

Om temporär busslösning för resenärer till Stockholm tillgrips, ska den riktas till Skogås.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Nämndbeslutet lämnas även till projektledningen för stadsdel Vega m h t genomförandet.

Planbeskrivningen och plankartans informationsruta framhåller Ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega avseende planering och byggnader, energihushållning, transporteffektivitet, dagvattenhantering, grönska, avfall och information. Det ekologiska hållbarhetsprogrammet är så långt möjligt inarbetat i planhandlingarna för detaljplan 2 och kopplas till kommande exploateringsavtal.

Planbeskrivningen anger parkeringsnormen 1,5 bpl/lgh (bilplats/lägenhet) i stadsradhus som dimensionerande för detaljplanens parkering. Detta är en sänkning från 1,8 bpl/lgh i stadsradhus jämfört med tidigare bedömning för Vega detaljplan 2. Föreslagen högre parkeringsnorm jämfört med Trivektors förslag motiveras av att stadsradhusen medges inrymma både en större lägenhet (1,1 bpl/lgh) och en mindre lägenhet (0,4 bpl/lgh).

Detaljplanen är utformad med hänsyn till att flöden och näringshalter inte får öka i Drevviken. Ån/diket som idag går genom planområdet mellan Kvarntorp och Drevviken kommer att gå med fördröjningsmagasin genom kvartersmark, parkmark och gata inom planområdet.

## **21 Nynäshamns kommun**

Detaljplanen tar hänsyn till farligt gods på Nynäsbanan.

Upplyser att den i riskanalysen sid 17 beskrivna framtida terminalen för naturgas i Norvik redan delvis är genomförd. Både riskanalysen och Nynäshamns kommun anger dock att Inga transporter av naturgas planeras på järnväg.

Huvudledningen för dricksvatten Stockholm-Nynäshamn går genom planområdet. Planbeskrivningen anger att den går i allmän platsmark. Det framgår dock inte var ledningen går. Det går heller inte att se att ledningsrätt är säkerställd genom planbestämmelse. Kostnad för eventuella förändringar på ledningen bekostas av exploitören. Nynäshamns kommuns VA-avdelning önskar fortsatt samråd om huvudledningens säkerställande.

### *Planavdelningens kommentar:*

Skrivelsen har överlämnats till projektledaren för stadsdel Vega.

Huvudledningen för dricksvatten går i allmän platsmark/gata. Ledningen ger därför inget avtryck i detaljplanekartan och dess bestämmelser.

Genomförandebeskrivningen, som anger frågan om ledningsrätt, kompletteras med uppgift om att erforderliga avtal ska träffas.

## **22 Vattenfall AB Heat Nordic**

Inga synpunkter.

### *Planavdelningens kommentar:*

-

## **23 Tornberget**

I planbeskrivningen under punkten Bebyggelse och Byggnaders utformning anges att byggnaderska byggas som lågenergihus. Den beskrivning som finns idag för lågenergihus är otydlig. Samtliga hus som använder sig av mindre köpt energi än vad Boverkets Byggregler kräver, kan klassificeras som lågenergihus. Är det rätt tolkat att Haninge kommun ska ha högre krav än det myndighetskrav som Boverket ställer? Att ange energikravet i kWh/kvm skulle göra det mer tydligt vad man eftersträvar.

### *Planavdelningens kommentar:*

Planbeskrivningen ersätter begreppet lågenergihus med en hänvisning till Boverkets Byggregler (BBR).



## 24 Svenska Kraftnät

Invid aktuellt planområde har Svenska Kraftnät en 220 kV-ledning som går till stationen Solberga. Från Nacka till Solberga station planeras en ny 220 kV-ledning. Vill att kommunen tar hänsyn till planerad kraftledningssträcka i kommande planering. Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy säger att ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning.

Magnetfältspolicyn säger vidare att högsta magnetfältsnivå vid bostäder är 0,4 mikrot Tesla.

Byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

### *Planavdelningens kommentar:*

Detaljplanen bedöms inte beröras av angivna kraftledningar och överskrider inte angiven policy. Svenska Kraftnäts synpunkter överlämnas till projektledaren för stadsdel Vega.

## 26 Lantmäteriet

I plankartan redovisas för allmän plats gata skillnader mellan olika gatutyper med användningsgränstecken. Anser att det måste ändras till egenskapsgräns.

Det vore bättre om det område T och P med tilläggen x resp. x1 i stället läggs ut som allmän platsmark lokalgata men underordnat Järnvägstrafikverksamheten i planet ovan.

Planbeskrivning och genomförandebeskrivning bör kompletteras med information om att 3D-fastighetsbildning kan bli aktuell i främst de plandelar där blandad verksamhet blir tillåten i samma kvarter. Effekten av 3D-fastighetsbildning i form av behov av gemensamhetsanläggningar m m bör utvecklas.

Grundkartan som är från 2007 bör ses över, göras tydligare och kompletteras med koordinatkruss.

### *Planavdelningens kommentar:*

Inom olika gatuanvändningar anges skilda egenskaper såsom parkering, plantering, GC-väg.

Plankartan och dess bestämmelser medger en viss tolkningsfrihet mellan 11 och 30 meters bredd vid T och P med tilläggen x resp x1 beträffande läge och bredd för själva det tillgängliga området för allmän gång- och cykelväg som får anläggas inom område för järnvägs- och parkeringsändamål. Därmed ges en viss frihet i genomförandet beroende på kostnad för GC-vägen under järnvägen. Beteckningen x och x1 är också i linje med redovisningssättet inom gällande detaljplan för järnvägsområde och parkeringsområde.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med information om 3D-fastighetsbildning.

Grundkartan ses över, förtydligas och kompletteras med koordinatkruss.

## 27 Trafikverket

Finansierings- och andra frågor kring genomförandet av pendeltågsstationen ska vara säkerställda innan aktuell detaljplan antas.

Det är positivt med nya exploateringar i kollektivtrafiknära lägen.

### Buller

Avsteg från riktvärden avseende trafikbuller är inte motiverat i detta fall enligt Trafikverkets bedömning. Om kommunen ändå tillämpar avsteg från riktvärden håller Trafikverket kommunen ansvarig för eventuella bullerstörningar i framtiden.

Trafikbullerutredningen bör kompletteras så att bullersituationen för alla bullerkänsliga anläggningar i alla väderstreck redovisas från alla bullerkällor tillsammans och var för sig.

Reflekterat ljud från planerad bullerskärm vid järnväg bör beaktas. Dimensionerande trafik på Nynäsbanan (utredningar och planhandlingar i samrådsskedet inom parentes):  
Persontåg: 264 st; 140 km/h; längd – (264 st; 130 km/h; längd 200 m)  
Godståg: 18 st; 100 km/h; längd max 750 m, medel 500 m (11 st; 90 km/h; längd 750m )  
Tjänstetåg: 19 st; hastighet -; längd – ( - )

#### Vibrationer

Det är viktigt att i planeringsskedet säkerställa att riktvärdet för vibrationer på 0,4 mm/s vägd RMS inte riskerar att överskridas. Även stomljud ska beaktas. Planbestämmelse bör införas om att byggnader ska grundläggas och utformas så att riktvärdet inte överskrids.

#### Risk

Trafikverket anser att åtgärder som bedöms nödvändiga enligt riskanalysen för att uppnå en acceptabel risknivå ska föras in som planbestämmelser.

#### Systemhandling

Plankartan bör justeras i överensstämmelser med systemhandlingen för ny järnvägsanläggning på följande punkter:

Järnvägens behov av serviceväg till plattformen i norra delen av planområdet.

Markbehov av teknikkiosk utmed järnvägen bör flyttas till km 39+650.

Plangräns vid mark för parkering i plankartans norra och södra delar ska justeras till rätt läge i släntfot.

Parkeringsytan i planens södra del berör mark för tryckbankar, vilket ska framgå av planen.

Tryckbankarnas utbredning och höjdsättning behöver framgå av plankartan och planmässigt säkerställas genom bestämmelser.

Kommunen uppmärksammas på att föreslagen gångport i planområdets södra del är mer komplicerad och riskabel att anlägga än vad tidigare uppgifter visat.

#### Markarbeten

Det är viktigt att säkerställa genom kontrollplan och andra dokument att järnvägsanläggningen inte påverkas negativt av markarbeten eller andra åtgärder till följd av detaljplanens genomförande.

Ett intentionsavtal bör upprättas innan detaljplanen antas. Därefter bör ett samverkansavtal upprättas mellan kommunen och Trafikverket som reglerar formerna för markarbeten i järnvägens närhet.

Planbestämmelse bör införas med exempelvis följande innebörd: 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.

#### Bebyggelsefritt avstånd

Generellt ska 30 meter från spårmittpunkt vara byggnadsfritt. Byggnader där människor inte vistas stadigvarande, såsom garage och förråd, kan placeras närmare, dock i regel inte närmare än 15 meter. Generellt bör parkeringsplatser anläggas minst 15 meter från spårmittpunkt för att undvika risk för skador på bilarna. Köryta medges som närmast 9 meter av elsäkerhetsskäl. I detta fall med bullerskärm som skydd kan även 9 meter till parkeringsplats medges.

Att som planen föreslår medge att byggnader (för parkeringsändamål) inom bebyggelsefritt avstånd 15 meter behöver korrigeras. Som underlag för att diskutera ett eventuellt närmare avstånd än 15 meter behöver Trafikverket ta del av arbetsberedning för uppförande och underhåll av byggnaderna.

#### Luftkvalitet

Halterna av kvävedioxid och partiklar anges ligga klart under miljökvalitetsnormerna. Att normerna klaras är dock ett minimikrav. Det vore därför önskvärt om en diskussion fördes i planhandlingarna om hur förväntade halter uppfyller preciseringarna för miljökvalitetsmålen för frisk luft och eventuella åtgärder ifall dessa mål överskrids.

#### Luftfart

Byggnader högre än 20 meter kan påverka luftfarten, vilket innebär att en lokaliseringbedömning behöver göras.

#### Övrigt

Illustrationsplanen behöver ändras så att den stämmer med förändringar i plankartan. Servicevägen till järnvägsanläggningen bör ingå.  
Risken för spårspring behöver beaktas om inte planerad bullerskärm förhindrar detta.

#### *Planavdelningens kommentar:*

##### Buller

Planavdelningen bedömer att detta kollektivtrafikhärläge i kombination med ett högt markutnyttjande motiverar avsteg från bullerriktvärden.

Trafikbullerutredningen bedöms vara tillräcklig som underlag för beskrivning och åtgärder kring bullerfrågorna.

Planbestämmelserna kring buller skärps genom att ta över formuleringen i plankartans informationsruta om att "Uppföljande bullermätningar utförs av exploatören för att redovisa att planlösningar och isolerande åtgärder fått önskad effekt."

Informationsrutan på plankartan kompletteras med påpekandet som också finns i planbeskrivningen om vikten av att bullerskärmen mot järnvägen utförs ljudabsorberande mot järnvägssidan.

De siffror som Trafikverket nu presenterar kring dimensionerande trafik på Nynäsbanan utmed planområdet skiljer sig föga från de siffror som ligger till grund för bullerutredning och aktuell detaljplan. Planavdelningen anser därför att redan antagen dimensionerande trafik kan ligga till grund för detaljplanen och dess bestämmelser kring bullerfrågor.

##### Vibrationer

Planbestämmelserna kompletteras med bestämmelse om att "Bostäder skall utformas så att riktvärdet för vibrationer inomhus inte överskrider 0,4 mm/s vägd RMS. (Planbeskrivningen har redan ett kapitel om vibrationer.)

##### Risk

Planbestämmelserna kompletteras med de åtgärder som enligt en uppdaterad riskanalys bedöms nödvändiga för att uppnå acceptabel risknivå för planerad bebyggelse.

##### Systemhandling

Planhandlingarna justeras i enlighet med systemhandlingen för järnvägsanläggningen när det gäller serviceväg till plattformen i norr, markbehov av teknikkiosk vid järnvägen vid km 39+650, plangräns/gräns för parkering mot järnvägens släntfot i norr och söder, utbredning av tryckbankar.

Gång- och cykelport under järnvägen i södra delen anges till mellan 11 och 30 meters bredd där den större, önskade bredden förutsätter att järnvägen byggs på pelare i likhet med utförandet vid huvudgatans port under järnvägen. Frågor kring kostnader m m i samband med utförandet hänskjuts till projektledningen för stadsdel Vega.

#### Markarbeten

Behov av kontrollplan för att säkerställa järnvägens markarbeten m m och övriga frågor kring kontrollplan samt intentionsavtal och samverkansavtal hänskjuts till projektledningen för stadsdel Vega. I stället för att i planhandlingarna införa Trafikverkets förslag till planbestämmelse om skriftlig acceptans från ägaren till järnvägsanläggningen kring frågor som rör angränsande markarbeten m m, föreslår planavdelningen att denna fråga får ingå i samverkansavtalet, som avses föregå ett antagande av detaljplanen.

#### Bebyggelsefritt avstånd

Planhandlingarna uppfyller Trafikverkets krav på bebyggelsefritt avstånd utom när det gäller föreslagen möjlighet att förse markparkeringen i norr och söder med parkeringsdäck i övre plan ovanför markparkeringen (avstånd garagebyggnad – järnvägsmit 10 m i stället för 15 m). Planbestämmelserna kompletteras med Trafikverkets krav.

Plankartan ändras så att rätten till ett övre garageplan vid parkeringen utmed järnvägen i södra delen tas bort. Rätten till övre garageplan vid parkeringen utmed järnvägen i norra delen utökas och förläggs minst 15 meter från närmaste spårmit.

#### Luftkvalitet

Luftkvaliteten i området förblir under gränsvärdena även med förväntad trafik efter utbyggnad. Ytterligare förbättringar kan åstadkommas om t ex ett mobilitetscenter kan få effekter som bryter nuvarande prognoser för bilinnehav och bilanvändning och/eller att bilarnas utsläpp blir renare.

#### Luftfart

Planområdet medger en stor andel byggnader över 20 meter. En lokaliseringsbedömning behövs därför. Planavdelningen avser ta kontakt med luftfartsverket under utställningsskedet.

#### Övrigt

Illustrationsplanen ändras i överensstämmelse med förändringar i plankartan. Risken för spårsprung bedöms bli liten tack vare bullerskärmar och föreslagna planskilda korsningar under och över järnvägen. Trafikverkets skrivelse överlämnas till Vegas projektledning.

### **29 Grund- och förskolenämnden**

De båda förskoletomterna, sammanlagt ca 8 000 kvm, är för små; de motsvarar ca 33 kvm tomt/barn vid 6 avd/förskola mot utbildningsförvaltningens riktlinjer om 50-60 kvm tomt/barn. De kuperade friområdena i omgivningen kompenserar inte heller för de små tomterna, som i sig också är relativt kuperade. Bra dock att tvåvåningsbebyggelse föreslås för att spara tomtmark.

Bra att inte förskolornas kvartersmark tas i anspråk för parkering. Föreslaget antal parkeringsplatser för förskolorna är dock för litet. Det är också viktigt att trafikflödet kring förskolorna fungerar vid lämning och hämtning.

Eftersom Vega 2 inrymmer ca hälften av hela Vegas planerade antal bostäder bör denna detaljplan också inrymma hälften av de totalt 6 planerade förskolor, dvs 3 förskolor.

Fortsatt planarbete bör ske med beaktande av framförda synpunkter och bedrivs i samarbete med stadsbyggnadsförvaltningen, utbildningsförvaltningen och kommunstyrelseförvaltningen.

### *Planavdelningens kommentar:*

De båda förskoletomter som redovisades i samrådsskedet utökas med sammanlagt ca 1 000 kvm. Utöver närbelägen naturmark i alla väderstreck från förskoletomterna finns söder om förskoletomterna en föreslagen park på relativt plan mark som är ca 2 000 kvm stor. Efter underhandsönskemål från grundskoleförvaltningen ges tomtmarken större bygggrätt i plan och höjd för att medge att skola uppförs som alternativ till en av förskolorna, vilket illustreras.

Detaljplanekartan och illustrationsplanen för Vega 2 ändras så att ytterligare en förskola föreslås söder om parken väster om Kvarntorp där tidigare två kvarter för flerbostadshus föreslagits. Tomtstorleken är ca 3 700 kvm. Förskolan kombineras med bostäder. Våningsantalet är sammantaget högst fem. Även här motiveras den mindre tomten med närhet till park och natur.

Efter underhandsönskemål från grundskoleförvaltningen och som en konsekvens av om en av förskolorna tas i anspråk för skola, möjliggörs därutöver en förskola med ca 4 000 kvm tomt i östra delen på en del av tidigare föreslagna stadsradhus och naturmark.

För att möjliggöra en eventuell framtida "puckel" i efterfrågan på förskoleplatser under en kortare period vill planavdelningen dessutom peka på möjligheten att i planområdets norra del mot Hallsten tillskapa en förskolepaviljong med tillfälligt bygglov på parkmark. Läget motiveras av närhet till park och natur och eventuell norra stationsentré.

Föreslagen parkering är dimensionerad för både förskolor och bostäder var för sig. I praktiken kommer dock ett visst samutnyttjande av parkeringsplatserna på gatumark att leda till en viss överkapacitet vid varje tidpunkt. Konsekvensen blir visserligen att man kan behöva söka parkeringsplats lite längre bort än den närmaste parkeringsplatsen vissa tider. Ev övrig parkering m m får ordnas på kvartersmark. Gatorna är utformade utan återvändsgator, så att rundkörning är möjlig, kompletterad med vändmöjlighet för personbilar i vissa punkter.

## **30 Länsstyrelsen**

### **Sammanfattning**

Länsstyrelsen är positiv till planförslagets inriktning att skapa nya bostäder, skolor och centrum i anslutning till den planerade pendeltågsstationen i Vega. Det måste dock tydliggöras att risknivån är godtagbar inom planområdet. Om planen antas med nuvarande utformning kan därför Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 12 kap. 3 § ÄPBL. Vidare behöver förutsättningarna för att klara miljö kvalitetsnormerna för vatten i vattenförekomsten Drevviken klargöras.

### **Transporter av farligt gods**

Risken analysen, som hör till ett tidigare planförslag, behöver aktualiseras utifrån nu liggande samrådsförslag. Kommunen behöver i planhandlingarna förtydliga hur bedömningen gjorts att risknivån är godtagbar också med föreslagen ny utformning av bebyggelsen.

De i risken analysen föreslagna skyddsåtgärderna om utrymning och friskluftsintag behöver lyftas in i planbestämmelserna.

Risken för urspårning längs den höga banvallen (3-7 meter hög) eller att brandfarlig vätska kan rinna ner mot bebyggelse inom planområdet vid en eventuell olycka behöver beläggas tydligare. Kommunen behöver beskriva förhållandena runt banvallen och eventuella ytterligare skyddsåtgärder.

Det är otydligt i risken analysen hur antal personer i byggnaderna närmast vägen har bedömts (t ex beräknat antal våningar och yta, risk för att påverkas av giftig gas) och hur skadeområdet är avgränsat. Exploateringsgraden för bebyggelse i anslutning till järnvägen har ökat från föregående planförslag.

Risken analysen utgår från att planområdet är 500 meter medan planområdet i planförslaget är ca 600-700 meter. Kommunen behöver redogöra för hur detta påverkar risken för olycka och om ytterligare skyddsåtgärder behövs.

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Exploateringen av det idag till stor del oexploaterade området i Vega innebär en stor ökning av mängden dagvatten som förs till den känsliga recipienten Drevviken. Drevviken är av stort behov av minskad belastning från näringsämnen och andra föroreningar. Miljökvalitetsnormer för Drevviken är måttlig ekologisk status. God ekologisk status ska uppnås senast 2021.

Kommunen har inte redovisat hur Drevviken kommer att påverkas av utsläppt dagvatten och om risk finns att miljökvalitetsnormerna inte kan uppnås. Kommunen behöver förtydliga bedömningen att miljökvalitetsnormer kommer att följas eller att ytterligare åtgärder sker efter genomförandet.

Enligt den till detaljplanen hörande miljökonsekvensbeskrivningen behöver ytterligare ytor avsättas för rening av dagvatten för att uppnå målet (i Ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega) att ingen nettoökning av näringstillförsel till Drevviken.

Förväntad reningseffekt av den Dunkersanläggning (system av bassänger) som planeras i Drevviken och som omnämns i planbeskrivningen behöver redovisas och även påverkan på miljökvalitetsnormerna.

Det är mycket angeläget att de dagvattenåtgärder i form av t ex magasinering och fördröjning som föreslås i dagvattenutredningen genomförs. Kommunen bör utreda och i planhandlingarna beskriva den våtmark som redovisades i miljöredovisningen för detaljplaneprogrammet Vega.

#### Buller

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att avsteg från bullerriktvärdena kan godtas inom planområdet med hänvisning till stadsmässig bebyggelse i närhet till Vega pendeltågsstation och i anslutning till gatusektion för att ge plats för en så stor tyst sida som möjligt.

#### Geoteknik

Omfattande pålning kommer att behövas innan bebyggelse uppförs och kalkstabilisering krävs inom järnvägsområdet. Kommunen bör ta hänsyn till att markförhållandena och markstabilitet kan komma att påverkas av t ex ökad nederbörd till följd av framtida klimatförändringar.

#### Spårområdet

Då nya oråden planeras såväl öster som väster om Nynäsbanan med skolverksamhet, centrum och bostäder på olika sidor om järnvägen, bör kommunen redogöra för aspekten säkerhet vid järnväg i form av t ex förhindrande av genvägar över spårområde och självmordsprevention.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Länsstyrelsens skrivelse har vidarebefordrats till projektledaren för stadsdel Vega som underlag inför genomförandet. Parallellt med planarbetet tas systemhandlingar fram för gator och vägar, ledningar, fördröjningsmagasin etc.

#### Transport av farligt gods

Risken analysen uppdateras utifrån nuvarande förutsättningar och planförslag i enlighet med Länsstyrelsens skrivelse. Det handlar om bedömning av risknivåer vid fartigt gods på järnväg, urspårningsrisker och övriga risker med hänsyn till boende i föreslagen bebyggelse, som i nuvarande planförslag har ökat något i omfattning och innehåll jämfört med tidigare.

I gällande detaljplan för järnvägsområdet anges läge, längd, höjd och utförande av bullerskärm utmed spåret (det ska bli vara tätande mot underlaget och utföras till en längd söder respektive norr om föreslagen bebyggelse). Detta bedöms vara godtagbart med hänsyn till att i någon mån hejda farliga vätskor men inte urspårning. För att säkerställa att urspårning inte drabbar bostäderna utmed järnvägsbanken ligger dessa på längre avstånd från spårmiten än minimikravet. I söder där nivåkillnaden mellan mark vid bostäder och järnväg är mindre föreslås avståndet vara 40 meter medan avståndet växer norrut till 46 meter längst i norr där nivåkillnaden är större. Mellan järnvägsbanken och gatan utmed bostäderna finns en tryckbank på en mellannivå. Tryckbanken avslutas mot gatan av en planterad slänt som också kan hejda eller fördröja eventuella farliga vätskor.

Planbeskrivningen förtydligas när det gäller förhållandena runt banvallen och åtgärder att minska riskerna.

Plankartan ändras så att avstånd mellan spårmiten och närmaste garage eller annat utrymme där människor tillfälligt vistas ökas till av Trafikverket godtagna 15 meter. Tillfartsväg och även parkeringsplats på mark medges enligt Trafikverket på ner till 9 meter avstånd från spårmiten vid bullerskärm.

De i riskanalysen föreslagna skyddsåtgärderna om utrymning och friskluftsintag och andra punkter (se sammanfattningen sist i samrådsredogörelsen) lyfts in i planbestämmelserna.

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Dagvattenutredningen förtydligas i avsnittet kring Drevvikens vattenkvalitet i dag respektive förväntad vattenkvalitet efter exploatering och olika fördröjande åtgärder samt med bedömning av möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen god ekologisk status för Drevviken senast 2021. Dunkersanläggningen beskrivs. Dagvattenflödet före och efter exploatering beskrivs. Programhandlingarnas föreslagna damm centralt i området vid inflödet från Dammräsk visar sig vara olämplig att genomföra på grund av olämpliga geotekniska och höjdmässiga förhållanden, men inom området medges viss magasinering av detta dagvatten, bli under illustrerad bollplan där. Vattnet från Dammräsk (och en del från Vega detaljplan 4) transiteras i övrigt genom Vega detaljplan 2 till anläggningarna i Drevviken.

Förbättringsåtgärder, uppströms bli utvidgning av Dammräsk som magasin för fördröjning, nedströms bli vid Hallsten och inre Drevviken, beskrivs men ligger utanför aktuellt planområde. Marken inom aktuellt planområde lämpar sig generellt inte för infiltration, varken för planområdets eget dagvatten eller för det som kommer utifrån. Åtgärderna koncentreras därför till att gälla fördröjning av planområdets eget dagvatten och därmed förknippad rening.

Planbeskrivningen kompletteras i avsnittet miljö kvalitetsnormer för vatten avseende Drevviken före och efter exploatering av Vega detaljplan 2.

Plankartan kompletteras med en utökning av de ytor inom aktuellt planområde som avsätts för fördröjning av dagvatten. Samtliga parkeringsanläggningar på gatumark samt för ändamålet lämpliga park- och kvartersytor ska utföras för fördröjning av dagvatten.

Illustrationsplanen kompletteras med att visa vissa allmänna markytor som lämpliga för öppen dagvattenhantering inom och utom planområdet för ökad rening och fördröjning.

Planbestämmelserna kompletteras med att takytor för skola, förskola, uthus, garage och p-däck ska utföras som gröna tak (sedumtak eller örttak).

Plankartans informationsruta kompletteras med vikten av uppföljning av att fördröjningsskapande åtgärder för dagvatten inom planområdet genomförts.

Gestaltningssystemet kompletteras kring dagvattenhantering med beskrivning av hur markparkering byggs upp med genomsläppligt material och med trädplantering och vikten av att utöver bostadskomplement även bostädernas takytor förses med gröna tak.

Systemhandlingarna, jämte detaljplanen, visar dagvattenhantering på allmän mark.

#### Buller

Att utföra en del av takytorna som gröna tak kan åtminstone marginellt leda till en viss bullerdämpande effekt.

#### Geoteknik

Omfattning och utförande av kalkstabilisering behandlas i genomförandeprojektet för järnvägen som pågår parallellt med planarbetet och för kommande bebyggelse.

#### Spårområdet

Järnvägen som barriär för boende och verksamheter på ömse sidor spårområdet hanteras genom att i detaljplanen styra gående och cyklande till trygga passager, två under järnvägen och en över (gällande detaljplan för spårområdet möjliggör ytterligare två passager under järnvägen). Att äntra spårområdet, vare sig om skålet är genväg eller självmord, kräver forcering av slänt och tät, hög bullerskärm från båda håll, vilket väl mänskligt att döma ändå vore osannolikt. Bron och perrongen, med de risker dessa anläggningar medför för det senare skålet, ligger utanför aktuell detaljplan, och tillhör genomförandet att bevaka.

### **31 FTI, Förpacknings- och tidningsinsamlingen**

Det är viktigt att i detaljplanen avsätta yta för återvinningsstation. Att få till stånd lämpliga ytor/placeringar i efterhand är alltid mycket svårt och leder endast till tillfälliga bygglov.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Plankartan och dess bestämmelser kompletteras med ytor för återvinningsstationer, en i den norra, låglänta delen, en i södra, låglänta delen och en i östra, höglänta delen av planområdet. Den återvinningsstation som lokaliserades till tryckbanken i gällande detaljplan för spårområdet kommer sannolikt inte till utförande på grund av den dåliga bärigheten där.

## **Lokala föreningar**

### **18 Vega Villaförening**

Bullerfrågan bör uppmärksammas mer.

Befarar genomfartstrafik och oplanerad infartsparkering främst på Hallstens väg.

Saknar ungdomsgårdar och en riktig idrottsplats för barn och ungdomar i området.

De höga husen mot Hallstens väg och Västra Täckeråkers väg ligger alldeles för nära de befintliga villorna. Ingen hänsyn har tagits till att boendemiljön för villorna försämras.

Antalet cykelparkeringsplatser vid stationen borde vara fler än 200.

Biltrafiken får inte äventyra gång- och cykeltrafiken.

Byggtrafiken måste kartläggas så att inte farliga situationer uppstår.

Ny trafikplats vid väg 73 (dock med hastighetsbegränsning och bullerdämpande åtgärder) är nödvändig inför utbyggnaden av stadsdelen. Tidplan saknas.

Beskriver hur skyltar borde sättas upp för att hindra genomfartstrafik i hela området, även utanför aktuell detaljplan.

Framför önskemål om tidplan för genomförande av stationsområdet m h t tidplanen för genomförandet av detaljplanen.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Planhandlingarna förtydligas avseende buller samt beträffande cykelparkering.

Detaljplanen har ingen bilförbindelse med Hallstens väg. Parkering på Hallstens väg regleras i lokala trafikförordningen och övervakas av kommunens trafikavdelning. I anslutning till planerad skola väster om järnvägen är det möjligt att anlägga t ex en ungdomsgård. Utöver



skolans idrottsplats utreds möjligt läge för större idrottsplats i dalgången NO om Hallsten invid Nynäsvägen.

Detaljplanen ändras mot Hallsten så att hushöjden invid den närmast befintliga bebyggelsen sänks från fem till fyra våningar. Parkmarken breddas vid motsvarande avsnitt. Den östvästliga gatan förses med snedparkering mot park. Detaljplanen vid Västra Täckeråkers väg och Kvarntorpsvägen ändras så att radhuslängorna närmast befintliga villor sänks från tre till två våningar.

### **19 Villaägarna, Haninge-Tyresökretsen**

Befarar genomfartstrafik och oplanerad infartsparkering främst på Hallstens väg. Saknar ungdomsgårdar och en riktig idrottsplats för barn och ungdomar i området. De höga husen mot Hallstens väg ligger alldeles för nära de befintliga villorna. Ingen hänsyn har tagits till att boendemiljön för villorna försämras.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Detaljplanen har ingen bilförbindelse med Hallstens väg. Parkering på Hallstens väg regleras i lokala trafikförordningen och övervakas av kommunens trafikavdelning. I anslutning till planerad skola väster om järnvägen är det möjligt att anlägga t ex en ungdomsgård. Utöver skolans idrottsplats utreds möjligt läge för större idrottsplats i dalgången NO om Hallsten invid Nynäsvägen.

Detaljplanen ändras mot Hallsten så att hushöjden invid den närmast befintliga bebyggelsen sänks från fem till fyra våningar. Parkmarken breddas vid motsvarande avsnitt. Den östvästliga gatan förses med snedparkering mot park.

## **Sakägare**

### **4 Morgan Krestalica, Monica Nyström, Västra Täckeråkers Väg 7, Täckeråker 2:175; Hossein Ahmadian, Sima Dostnoshafagh, Kvarntorpsvägen 19, Täckeråker 2:172**

Det tidigare förslaget innehöll tvåvånings radhus närmast vår villabebyggelse i Kvarntorp. I det nya förslaget föreslås trevånings stadsradhus, och fler till antalet än tidigare. Insynen kommer därmed att öka från de nya husen mot oss och vår egen utsikt begränsas. Det nya förslaget harmonierar också dåligt med tidigare löften om en harmonisk övergång mellan gammalt och nytt.

Vi föreslår att kommunen återgår till de tidigare 14 radhusen i två våningar och med ökat avstånd mellan befintligt och nytt eftersom utformningen av de nya husen är okänt. Mellan de befintliga och nya husen läggs förslagsvis radhusens parkering.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Detaljplanen vid Västra Täckeråkers väg och Kvarntorpsvägen ändras så att radhuslängorna närmast befintliga villor sänks från tre till två våningar.

### **8 Else-Maj Tryggveson, Hallstens väg 11, Täckeråker 2:195**

Anser att det nya förslaget helt vilselett boende i Hallsten genom att frångå tidigare förslag med radhus närmast villorna och istället föreslå en vägg av höga hus. Låt parkmarken vara en markering mellan det gamla området och nybebyggelsen. Den inritade fotbollsplanen ska bort.

Det är en märklig skillnad i exploateringsgrad mellan området väster och öster om järnvägen. Den västra har mycket lägre exploatering.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Radhus närmast Hallsten i ett tidigare planförslag har delvis ersatts av parkmark i aktuell detaljplan.

Detaljplanen ändras i det aktuella avsnittet så att hushöjden invid den närmast befintliga bebyggelsen Täckeråker 2:207 sänks från fem till fyra våningar. Parkmarken breddas vid motsvarande avsnitt. Bollplanen är en illustration och kommer endast till stånd om den behövs. Den östvästliga gatan förses med snedparkering mot park.

Att den västra sidan järnvägen har färre antal lägenheter än den östra har flera orsaker. En stor skoltomt ligger på den västra sidan. Den kuperade terrängen på den västra sidan håller också nere exploateringen. En stor del av den östra sidan ligger på planare mark med större möjlighet till effektivt markutnyttjande.

### **11 Bengt-Åke Jonsson, Västra Täckeråkers väg 6, Täckeråker 11:1**

Anser att befintlig vägsträckning på Västra Täckeråkers väg ska flyttas och följa den nuvarande fastighetsgränsen, inte som den nu är dragen delvis över fastigheten. Den tomtmark som idag upptas av Västra Täckeråkers väg behöver till stora delar kunna utnyttjas för uppförande av garagebyggnader och biluppställningsplatser vid en eventuell styckning av fastigheten.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Enligt samrådshandlingen skulle två avstyckningar medges med behållande av nuvarande vägsträckning, som föreslås som gatemark i enlighet med rådande förhållanden på plats.

Inför utställningen har planavdelningen i samråd med bygglovsavdelningen funnit det vara för ansträngt i denna kuperade terräng med två avstyckningar för att uppnå en godtagbar boendemiljö. I utställningshandlingen föreslås därför att endast en styckning medges, fortfarande med behållande av nuvarande vägsträckning. Därmed kan styckningen ske väster om befintlig huvudbyggnad och nuvarande förhållanden kvarstå för befintlig huvudbyggnad och garage.

För planens genomförande behöver en reglering ske av gräns mellan fastighet och gata i enlighet med nuvarande vägsträckning.

### **12 Niclas och Helena Wisell, Hallstens väg 34, Täckeråker 2:207**

Det tidigare förslaget med radhus närmast befintlig villabebyggelse i Hallsten hade varit godtagbart.

Anser att förslaget höghus i 8 våningar vid vändplanen invid Hallstens väg 34 ska tas bort. Det tar ingen hänsyn till nuvarande boendemiljö.

Kvarteret närmast befintlig bebyggelse i Hallsten bör vara högst i tre våningar och ligga på minst 45 meters avstånd för att göra övergången mellan befintlig och ny bebyggelse så mjuk som möjligt. Vägar, gångstråk samt grönska och ett plank bör skilja båda områdena åt.

Kompensation för bortfallet av byggrätter kan ske genom högre och fler hus i södra och östra delen av planområdet.

Befarar att Hallstens väg kommer att användas för parkering även av nybebyggelsen.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Nybebyggelsen föreslås som närmast ca 40 meter från befintlig bebyggelse i Hallsten.

Detaljplanen föreslås bli ändrad så att högsta antal våningar närmast befintlig bebyggelse sänks från fem till fyra våningar. Närmast Täckeråker 2:207 föreslås en smalare gata med färre parkeringsplatser och så att parken längs fastigheten ökar med ca 9 meter till ca 12 meters bredd. Närmaste höghuset ligger ett 80-tal meter från närmaste villor i Hallsten  
Stadsdel Vega - detaljplan 2, Haninge kommun, Samrådsredogörelse

respektive ett 50-tal meter från närmaste villatomtgräns, vilket bedöms vara godtagbara avstånd med hänsyn till insyn och andra olägenheter.

### **20 Marit och Christer Magnergård, Vattenfallsvägen 3, Täckeråker 1:50**

Kartan på sida 12 i MKB för detaljplan 2 avser ett större område än själva detaljplanens omfattning vilket skapar osäkerhet.

Detaljplanen visar femvåningshus vid fastigheten. Konsekvenserna av en sådan bebyggelse framgår inte av en planritning utan borde visas i modell. Tills vidare godtas högst tre våningar av insynsskäl.

Vill ha möjlighet att förvärva marken mellan planområdet och fastigheten.

De dåliga grundförhållandena med dyra anläggningskostnader som följd tycks ha gjort att exploateringen ökat sedan tidigare förslag, vilket verkar vara till men för både den befintliga och nya bebyggelsen.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Kartan i MKB beskriver i detta fall ett större område än det som detaljplanen omfattar.

Femvåningshuset närmast fastigheten Täckeråker 1:50 föreslås på ca två våningar lägre nivå än bostadshuset på fastigheten och på ett avstånd av minst ca 40 meter. Nockhöjden på nybebyggelsen kommer därmed att ligga på ca två våningar högre höjd än bostadshuset på fastigheten. Vinkelrätt från den västra bostadsfasaden på fastigheten (den som vetter mot nybebyggelsen) är det fritt från nybebyggelse intill ca 80 meter, där ett föreslaget sjuvåningshus tar vid, också två våningar lägre än bostadshuset på fastigheten. Förhållandet har underhand visats för fastighetsägarna med digitala modellbilder och illustrerad sektion.

Plankartan och illustrationen ändras så att de båda femvåningskvarteren närmast parken föreslås som förskola med äldreboende i övre plan, fortfarande med högst fem våningar.

Förvärv av mark mellan planområdet och fastigheten berör inte detaljplan 2 och är en fråga för fastighetsägaren och ägaren till aktuell grannfastighet.

Bl a de dåliga grundförhållandena har mycket riktigt lett till att tidigare planförslag har omarbetats till aktuellt planförslag, där utformningen mer svarar upp mot exploateringskostnaderna.

### **25 Stena Fastigheter**

Har frågor och synpunkter på plankartan, planbeskrivningen och gestaltningsprogrammet beträffande Stenas tilltänkta bostadskvarter och dess parkering.

#### **Planbeskrivning**

Har frågor om begreppet lågenergihus.

Formuleringen om att inga nischer eller gömslen får förekomma kan försvåra grönplantering och gestaltning av utemiljöerna.

Har underhand önskat komplettering och förtydligande av parkeringsnormen.

#### **Gestaltningsprogram**

Formuleringar som låser hur sockelvåning ska se ut och att bebyggelsens färgskala är vitt och jordfärger är väl styrande för en detaljplan där genomförandet pågår länge.

#### **Plankarta med bestämmelser/illustrationsplan (gestaltningsprogram)**

Önskar att förgårdsmark vid stadsradhus ger möjlighet till parkering. Förhållandet mellan kvartersmark och gata önskas därmed bli ändrat.

Inom beteckningen C1 anges rumshöjden 3,5 m. Det fordrar en höjning med 800 mm av angiven totalhöjd. Underhand har begärts 0,5 m högre nockhöjd överlag för bostäder samt en mer generell planbestämmelse om vindsvåning.

Pilen som finns under rubriken illustration i planbestämmelserna och i vissa kvarter i plankartan behöver förklaras.

Av ekonomiska skäl bör beteckningen B1, som möjliggör verksamheter i ett stort antal bostadskvarters bottenvåning, begränsas till väl valda platser där sådana verksamheter förväntas ha chans att utvecklas. Där kan bottenvåningar förses med sänkt bjälklag.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Planbeskrivningen ändras så att begreppet lågenergihus tas bort och ersätts med en hänvisning till Boverkets Byggregler (BBR). Planbeskrivningen: Trygghet, säkerhet, barnperspektiv "inga nischer eller gömslen " omformuleras till "Nischer och gömslen kan uppfattas otrygga".

Detaljplanens redovisning av parkeringen för stadsradhusen föreslås ligga fast. Boendeparkeringen för stadsradhusen är möjlig att i vissa lägen lösas som samlad parkering på kvartersmark och i andra lägen som längsparkering på gata. Besöksparkering sker som längsparkering på gata. I vilken omfattning bostadsparkering för särskilda områden utmed gata kan säkerställas för specifika stadsradhus är en fråga mellan kommunen och fastighetsägaren i driftsskedet. Planbeskrivningen förtydligas kring parkeringsnormen för att uppnå ett tydligare samband mellan västra och östra delen och för ökad flexibilitet.

Gestaltningssprogrammet: Omformulering sker kring byggnadsdelar och färgsättning så att det uppfattas som exempel. Texten kompletteras så att även tidsandan kan bidra till variation och att olika delar av stadsdelen kan ha egen karaktär.

Nockhöjden för bebyggelse med beteckningen B<sub>1</sub>, C<sub>1</sub>B<sub>2</sub> och S<sub>1</sub>B, som alla medger högre entrévåning, föreslås öka 1 m. Generellt föreslås nockhöjden öka 0,5 m för att medge allmänt brukliga rums- och bjälklagshöjder inom föreskriven högsta nockhöjd. Planbestämmelse om vind omformuleras för alternativ med och utan indrag från fasadliv.

Illustrerad pil i plankartan och dess bestämmelser innebär att bestämmelsen gäller inom hela det kvarter som är markerat. Pilens betydelse avses bli klargjord i teckenförklaringen.

Beteckningen B1 bör tolkas så att det bara är när man väljer att utöver bostäder även ha handel, service eller kontor (med de krav som bygglov ställer) som den tillämpas. Hållbarheten i planbestämmelserna över en lång genomförandetid talar också för att låta beteckningen kvarstå generellt i stället för att på förhand försöka peka ut var den kan tänkas göra mest nytta.

#### **28 Fastighets AB L E Lundberg**

Har frågor och detaljsynpunkter på plankartan och planbeskrivningen beträffande tilltänkta bostadskvarter och dess parkering på L E Lundbergs mark.

Utöver vad som framförs under punkt 15 Ikano Bostad nedan, framförs följande frågor och synpunkter:

Plankarta

Beteckningen C1 är för stor i omfattning. Förslagsvis begränsas det till en viss % av tillgänglig yta för C1.

Hänvisningen till att gator ska utformas i enlighet med illustrationsplan och gestaltningssprogram bör tas bort. Dessa gator utförs av kommunen och regleras gentemot exploatörer i exploateringsavtal.

Önskar att genomförandetiden ökar från 10 till 15 år.

#### Gestaltningens program

Att generellt använda kantstöd av granit bör diskuteras. Att generellt ange gröna tak (sedum) är hårt skrivet. Det bör hållas öppet även för andra material. När det gäller energianvändning i byggnader står att energin ska eftersträvas bli effektivare med en rad exemplifieringar. Det borde räcka att det står att energin kan bli effektivare.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Se vidare kommentarer under punkt 15 nedan.

Beteckningen C1 undantar bostäder i entréplan men rymmer en rad funktioner, dvs utöver butiker även kontor, verksamheter, ickekommersiella lokaler, förenings- och nöjesliv, kultur etc., således det som bidrar till att göra en stad levande. Området med beteckningen C1 är begränsad i detaljplanen till torget mot stationen och en del av huvudgatan närmast torget, dvs den mest centrala delen. Planavdelningen vill därför inte begränsa beteckningen C1 ytterligare.

Hänvisningen om gators utformning finns inte som planbestämmelse i samrådshandlingen (däremot i en förhandskopia).

Genomförandetiden är 10 år men fortsätter även därefter att gälla om planen inte ändras. En ändring måste föregås av en ny planprocess. Efter genomförandetidens slut har kommunen möjlighet att ta fram en ny detaljplan utan att berörd fastighetsägare kan ha rätt till ersättning för planskada. En för lång genomförandetid låser på ett otympligt sätt i viss mån möjligheten att genomföra en framöver kanske nödvändig ändring i något avsnitt av detaljplanen.

Gestaltningens programmet är hållet i en ton av att eftersträva vissa kvaliteter, inte att låsa. En översyn av språkbruket kommer att ske bl a med tanke på framförd kritik.

## Övriga inkomna synpunkter

### **3 Lennart Vedin, Hallstens väg 24**

Anser det ska vara ett krav i exploateringsavtalen att en bestämd och större del av flerbostadshusen ska upplåtas för bostadsrätter. En för liten andel bostadsrätter äventyrar detaljplanens mål om ett tryggt boende med låg vandalisering.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Detaljplanen reglerar inte upplåtelseform. Synpunkten överlämnas till kommunens projektledare för stadsdel Vega för kännedom inför kommande exploateringsavtal.

### **6 Karina och Mikael Eriksson, Hallstens väg 30**

Uttrycker stor besvikelse över att tidigare förslag med radhus i två våningar närmast Hallsten har ersatts med 5-7-våningsbebyggelse. Är emot "en betongvägg av höghus" högre än 4 våningar närmast villabebyggelsen i Hallsten. Framförallt ska det höga huset (8 vån) vid vändplanen vid nedre Hallsten bort och ett större grönområde skapas mellan nedre Hallsten och nybebyggelsen i stadsdel Vega.

#### *Planavdelningens kommentar:*

Nybebyggelsen föreslås som närmast ca 40 meter från befintlig bebyggelse i Hallsten. Detaljplanen föreslås bli ändrad så att högsta antal våningar närmast befintlig bebyggelse sänks från fem till fyra våningar. Närmast Täckerråker 2:207 föreslås en smalare gata med färre parkeringsplatser och så att parken längs fastigheten ökar med ca 9 meter till ca 12 meters bredd. Närmaste höghuset ligger ett 80-tal meter från närmaste villor i Hallsten respektive ett 50-tal meter från närmaste villatomtgräns, vilket bedöms vara godtagbara avstånd med hänsyn till insyn och andra olägenheter.

## 15 Ikano Bostad

Har frågor och detaljsynpunkter på plankartan och planbeskrivningen beträffande Ikanos tilltänkta bostadskvarter och dess parkering, underhand även parkeringsredovisning.

Önskar att planbestämmelsen för bebyggelsens utbredning på mark omformuleras så att gården ska utgöra minst x% av kvarteret.

Har frågor om bestämmelse för centrumbebyggelse, dess utbredning och vad som ryms i beträffande biytor samt om vindsinredning. Önskar klarare beskrivning av utfartsförbud, tillgänglighet för brandfordon m m.

Önskar att beskrivningen av fördelningen av parkeringsplatser inte kopplas till respektive byggare, utan görs med koppling till illustrationsplanens kvartersnumrering.

Citerar naturvårdsverkets avsteg vid buller från tillfällig verksamhet, t ex kortare bygg- och anläggningsinsatser.

Frågar om hur kopplingen är mellan byggstart för bostäder och färdig station.

Har fråga kring driftkostnadspost i genomförandebeskrivningen.

### *Planavdelningens kommentar:*

Detaljplanekartan och dess bestämmelser omformas inom kv 6, 13, 15 enligt illustrationsplanens numrering angående huvudbyggnads utbredning inom kvarteret, dock med hänsyn tagen till god gårdsmiljö.

Biytor, entréer, cykelförråd m m ryms inom beteckningen centrumbebyggelse. Biytor såsom förråd etc. ryms inom område där vind inte får inredas.

Bestämmelsen om begränsningen av körbar förbindelse från kvarter till gata avser att hindra att enskild direkt in- och utfart sker från tomt till gata (brandfordon och andra utryckningsfordon undantagna). Från kvarter till gata medges dock utfart från garage/parkering som omfattar minst 5 anlagda samlade bilplatser tillkomna enligt bygglov.

Planbeskrivningen ändras så att beskrivningen av parkeringsbehovet för bostäder m m enbart avser den västra, låglänta delen som helhet, respektive i den östra, höglänta delen.

Planbeskrivningen kompletteras med uppgifter om buller från tillfällig verksamhet.

Eftersom godtagbara bullernivåer för bostäderna är beroende av bullerskärm vid järnväg, finns en planbestämmelse om att bullerskärmen ska vara färdig innan bygglov ges för bostäder och andra bullerkänsliga verksamheter. Bestämmelsen reglerar dock inte när järnvägsombyggnaden som helhet ska vara klar.

Genomförandebeskrivningen ses över beträffande driftkostnadsposter.

## SAMMANFATTNING

Efter samrådet ändras, kompletteras och förtydligas planhandlingarna på främst följande punkter:

### Plankarta

- Grundkartan ses över, förtydligas och kompletteras med koordinatkryss.
- Komplettering och justering görs med hänsyn till järnvägsanläggningar.

- Utökning sker av utbredning och höjd inom kvartersmark för parkering mot järnvägen i norr. I söder tas kvartersmark för parkering mot järnvägen bort och ersätts av gatumark för parkering. Även i övrigt sker mindre justeringar av gatumark för parkering.
- Ändring görs i södra delen från område för bostäder till område för Förskola och bostäder samt i östra delen från område för Natur till område för Skola, förskola.
- Tidigare bebyggelse i högst fyra våningar i östra delen utökas till högst fem våningar.
- Kvartersmark för Skola, förskola söder om huvudgatan vid Västra Täckeråkers väg utökas med ca 1 000 kvm. Dess bygggrätt på mark och i höjd utökas.
- I kvarteren intill den närmaste befintliga bostaden i Hallsten sänks hushöjden till fyra våningar och parkmarken breddas.
- Område för bostäder närmast befintlig bebyggelse vid Västra Täckeråkers väg och Kvarntorpsvägen sänks från tre till två våningar.
- På Västra Täckeråkers Väg 6, Täckeråker 11:1, medges en avstyckning.
- Redovisningen av bygggrätten ändras i kvarter närmast järnvägen: i ett kvarter norr om huvudgatan och i två kvarter närmast söder om huvudgatan.
- Pumpstation för spillvatten föreslås efter underhandsönskemål från VA-ansvariga.
- Återvinningsstationer anges.
- Mindre justeringar görs av läge för transformatorstationer.
- Utvidgning görs av område för fördröjning och rening av dagvatten.
- Inom områden betecknade med S anges högsta totalhöjd inom romb.

#### Plankartans planbestämmelser

- De i riskanalysen angivna åtgärds punkterna vid järnväg införs.
- Minsta avstånd mellan byggnader/anläggningar och järnväg införs.
- Tidigare text i informationsrutan om "Uppföljande bullermätningar..." införs.
- Nockhöjden ökar med 0,5 meter.
- Nockhöjden för område med beteckningen B<sub>1</sub>, C<sub>1</sub>B<sub>2</sub> och S<sub>1</sub>B ökar därutöver med 1 m.
- Totalhöjden får överstiga högsta nockhöjd med högst 2 meter.
- Planbestämmelse om vind omformuleras för alternativ med och utan indrag från fasadliv.
- Bestämmelse införs om bostäders utformning med hänsyn till vibrationer.
- Bestämmelse införs om s k gröna tak för vissa byggnader.
- Ändringar görs med hänsyn till överensstämmelse med och förändringar i plankartan.

#### Plankartans informationsruta

- Effekter av bullerregn beaktas.
- Kompensations- och bullerreducerande åtgärder eftersträvas.
- En strävan är att sovrum vetter mot tyst sida.
- Vikten av att bullerskärmen mot järnvägen utförs ljudabsorberande anges.
- Känsltröskeln för vibrationer beaktas (försiktighetsprincipen).
- Att bostadsbebyggelse till en viss del bör utföras med gröna tak anges.
- Notering införs om uppföljning av fördröjande åtgärder av dagvatten.

#### Illustrationsplan

- Huvudgatan, busstorget, stationsentré och cykelparkeringar visas tydligare.
- Komplettering sker med en förskola i kv. 21-22 kombinerad med bostäder (äldreboende).
- En förskola i östra delen illustreras på tidigare föreslagen mark för sex stadsradhus.
- Kv. 27-33 höjs från fyra till fem våningar.
- Tidigare illustrerad förskola söder om huvudgatan väster om kv. 27 och 28 illustreras som skola. Tomtområdet för förskola/skola utökas.
- Justering sker av huslägen och hushöjder för kv. 2 och 3.

- Illustrerade radhus närmast befintlig bebyggelse vid Västra Täckeråkers väg och Kvarntorpsvägen sänks från tre till två våningar.
- Utökning och/eller minskning sker av illustrerad parkering, främst norr och nordost om kv. 1-3, mellan kv. 9 och 10, mellan och vid kv. 21 och 26 samt utmed järnvägen.
- Vissa allmänna markytor som lämpliga för öppen dagvattenhantering illustreras inom och utom planområdet för att öka fördröjnings- och reningseffekten av dagvatten.
- Komplettering och justering görs med hänsyn till järnvägsanläggningar.
- Återvinningsstationer illustreras.

#### Planbeskrivning

- Komplettering och förtydligande beträffande målpunkter, offentlig konst, utnyttjande av olika ytor och lokaler, odling, ljusdesign, parkeringsnorm.
- Bedömning görs av effekter av bullerregn.
- Cykelparkering vid stationen beskrivs tydligare.
- Begreppet lågenergihus ersätts med en hänvisning till Boverkets Byggregler.
- Komplettering sker med uppgift om buller från tillfällig verksamhet.
- Förtydligande görs av riskbeskrivning vid Nynäsbanan.
- Exempel anges på metod för avstängning av ventilation vid risk.
- Komplettering sker av miljö kvalitetsnormer för vatten avseende Drevviken.

#### Genomförandebeskrivning

- Komplettering görs med uppgift om erforderliga avtal.
- Information sker om 3D-fastighetsbildning.
- Uppgift om driftkostnadsposter ändras.

#### Gestaltningssprogram

- Huvudgatans bredd och utformning redovisas.
- Uppbyggnad och utförande av gator för fördröjning av dagvatten beskrivs.
- Vikten av att utöver bostadskomplement även bostäderna förses med gröna tak anges.
- Översyn av språkbruket sker så att inte onödiga lösningar uppstår med tanke på den långa genomförandetiden.

#### Utredningar i anslutning till detaljplanen

- Riskanalysen förnyas med hänsyn till aktuell detaljplan och järnvägstrafik.
- Dagvattenutredningen kompletteras, bl a angående miljö kvalitetsnormer för Drevvikens vatten.
- Trafikbullerutredningen uppdateras med hänsyn till Trafikverkets prognos för järnvägstrafik.
- MKB uppdateras i linje med förändringarna i planhandlingarna och utredningarna.

Därutöver sker smärre redaktionella ändringar.

Planhandlingarna har upprättandedatum 2014-01-09

Haninge kommun  
Stadsbyggnadsförvaltningen  
Planavdelningen

Sara Eriksdotter  
Planchef

Rikard Lundin  
Planarkitekt