

Detaljplan för Stadsdel Vega- detaljplan 4
Vega, Haninge kommun

PLANBESKRIVNING



ANTAGANDEHANDLING

Normalt planförfarande

2014-11-06

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
FÖRUTSÄTTNINGAR	8
FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG	14
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	27
DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE	28
UTREDNINGAR	31
ADMINISTRATIVA FRÅGOR	31

INLEDNING

DETALJPLANENS HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser och informationsruta
- Planbeskrivning med behovsbedömning och genomförandebeskrivning
- Illustrationsplan
- Gestaltungsprogram

BAKGRUND

I september 2004 undertecknades en avsiktsförklaring av Haninge kommun, SL, Trafikverket och Länsstyrelsen. Avsiktsförklaringen är en överenskommelse mellan parterna om att avsätta tillräckliga resurser för nödvändiga utrednings- och planeringsprocesser och att driva ett aktivt samarbete för att nå det gemensamma målet att bygga Stadsdel Vega för ca 10 000 invånare runt en ny planerad pendeltågstation (Station Vega).

Den 18 september 2006 godkände kommunfullmäktige ett program för Stadsdel Vega som grund för fortsatt detaljplanering. Programområdet har delats upp i sex detaljplaner där detaljplan 1 och detaljplan 5 (väster respektive söder om aktuellt planområde) är lagakraftvunna. Stadsbyggnadsförvaltningen fick den 28 september 2009 i uppdrag av kommunstyrelsen att ta fram detaljplan 4 (denna detaljplan) och detaljplan 5. Planarbetet med aktuell detaljplan pågår parallellt med framtagandet av detaljplan 2 (bebyggelsen öster om järnvägen).

Stadsbyggnadsförvaltningen tog under 2008-2009 fram ett planförslag för detaljplan 2 som då även inkluderade den norra delen av aktuellt planområde för detaljplan 4 väster om järnvägen. Planförslaget var ute på samråd och utställning innan det godkändes i stadsbyggnadsnämnden inför ett antagande i kommunfullmäktige. Genomförandekostnaderna visade sig dock vara alltför höga i förhållande till de byggrätter som ingick i detaljplanen. Kommunfullmäktige beslöt därför i november 2010 att endast anta de delar av förslaget som omfattade huvudgatan och järnvägsområdet (inkluderande pendeltågstationen med parkeringar) för att inte försena planeringen av pendeltågstationen. Övriga delar av förslaget arbetas för närvarande om vilket innebär att den omarbetade delen behöver skickas ut på ett nytt samråd och en ny utställning innan den antas.

En förutsättning för utvecklingen av Stadsdel Vega är utbyggnad av infrastruktur inom och i anslutning till området. Trafikverket har genomfört en vägutredning för att bl.a. belysa de trafiktekniska konsekvenserna av Stadsdel Vega med en trafikplats (trafikplats Vega) vid Hallsten. Ett finansieringsavtal avseende trafikplatsen tecknades i november 2009 mellan Trafikverket och Haninge kommun och samråd om arbetsplan har hållits under hösten 2011. Vidare planeras som beskrivet ovan en ny pendeltågstation i den norra delen av programområdet där ett genomförande- och finansieringsavtal för stationen har tecknats mellan parterna Trafikverket, SL och Haninge kommun i november 2009. Projekteringsarbetet har dragit igång med bland annat stationsutformning samt ban- och spårtekniska utredningar. Infrastruktursatsningarna beräknas stå klara år 2019.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planläggningen av detaljplan 4 inom Stadsdel Vega syftar till att skapa förutsättningar för ny hållbar stadsbebyggelse om cirka 730 bostäder, verksamhetslokaler, förskola och en skola/aktivitetshus. Planen syftar vidare till att fastlägga placeringen och omfattningen av en stadsdelspark. Bebyggelse- och gatustrukturen utformas med beaktande av befintlig terräng, värdefull vegetation och angränsande bebyggelse.

Läge och areal

Planområdet ligger i kommunens norra del, ca 1,5 km norr om Handen och 2 km söder om Länna handelsplats i Huddinge kommun. Planområdet avgränsas i öster av Nynäsbanan. Den södra begränsningen utgörs av angränsande bebyggelse i Kolartorp och i väster avgränsas planområdet av området för Stadsdel Vega - detaljplan 1. Den norra begränsningen utgörs av anslutande, befintlig bebyggelse i Vega.

Planområdets totala areal uppgår till ca 24 ha.



Planområdets läge inringat med röd streckad linje

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Större delen av planområdet utgörs av fastigheten Kolartorp 1:221 vilken är privatägd. Planområdet omfattar även fastigheterna Kolartorp 1:225 och Täckeraåker 2:73 samt del av fastigheterna Täckeraåker 2:12, 1:146 och 1:2. Kolartorp 1:225 utgör ett Naturreservat och är i statlig ägo genom Naturvårdsverket. Del av Täckeraåker 2:12 och 1:146 ägs av kommunen och Täckeraåker 2:73 är privatägd. Täckeraåker 1:2 ägs av Trafikverket.

PLANPROCESSEN

En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, t.ex. markytans utformning, fastighetsindelning och bygggrättnens storlek. Detaljplaneringen regleras av Plan- och bygglagens (PBLs) fjärde och femte kapitel, och ska enligt denna lag följa en viss handläggningsordning. Detaljplanen handläggs med normalt planförfarande. Då

arbetet med denna detaljplan inleddes innan den nya PBL trädde i kraft, handläggs den i enlighet med den äldre plan- och bygglagen ((Å)PBL 1987:10).

Pilen nedan visar planprocessens olika skeden och vilket skede detaljplanen är i nu. För mer information om planprocessen se kommunens hemsida (www.haninge.se).



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Regionplan

Området Vega ingår i den regionala stadskärnan Haninge centrum i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUF 2010.

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2005-02-07 (reviderad 2012) redovisas översiktligt intentionerna för området i enlighet med programmet för Stadsdel Vega.

Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge

Planområdet omfattas av utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge, som antogs i februari 2011 av kommunfullmäktige. Utvecklingsprogrammet anger vision och olika inriktningsmål för den regionala stadskärnan rörande befolkning, bebyggelse, infrastruktur mm. Utvecklingsprogrammet anger bland annat att en förtätning av den regionala stadskärnan behövs för att möta behoven av bostäder, arbetsplatser, handel och mötesplatser.

Bostadsstrategi för Haninge kommun

I bostadsstrategin för Haninge kommun, daterad 2011-05-02, anges riktlinjer för kommunens bostadsförsörjning. Riktlinjer som anges är bland annat att bostadsbeståndet via nybyggnad och ombyggnad om möjligt ska främja att en regional kärna utvecklas och att förändringar av bostadsbeståndet inriktas mot att uppnå minskad klimatpåverkan.

Kommunala miljömål

Haninge kommun strävar efter en långsiktigt hållbar utveckling - ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Kommunens miljöarbete utgår från mål fastställda av kommunfullmäktige. De mål som berör stadsbyggandet är följande:

- Koldioxidutsläppen ska minska med 25 % till år 2020 (från 2005 års nivå).
- Energianvändningen ska minska.
- Den biologiska mångfalden ska öka.
- Sjöar och vattendrag ska bli renare.

Grönplan

I Haninge kommuns grönplan från år 1989 anges aktuellt planområde som del av ett promenadområde (större än 20 ha)/strövområde.

Cykelplan

I kommunens cykelplan, daterad 2010-03-08, redovisas ett antal cykellänkar som saknas och som ska beaktas vid planering. Aktuellt planförslag är förenligt med cykelplanen.

Dagvatten: omfattar åtgärder för en god vattenstatus i Stadsdel Vega och recipienten Drevviken. Det går ut på att bevara och återskapa den naturliga hydrologiska balansen samt att minska föroreningsbelastningen.

Grönska: tar fasta på hur natur och växtlighet kan vävas in i den bebyggda miljön, men också hur själva bebyggelsen kan berikas till exempel med gröna tak och väggar.

Avfall: handlar om vikten av att minimera avfallsmängder och avfallstransporter.

Alla dessa aspekter återspeglas i planhandlingarnas utformning, men särskild vikt har lagts vid aspekterna grönska, dagvatten och transport där detaljplanen påtagligt kan påverka utvecklingen i en mer hållbar riktning.

Stadskvaliteter

Haninge kommun har tillsammans med Regionplanekontoret, Stockholms stadsledningskontor med flera varit med och tagit fram en studie för att fördjupa kunskapen om relationen mellan stadsbyggande och attraktivitet med avseende på lägenhetsboende och vilka egenskaper i stadsmiljöer som har en positiv påverkan på värderingen av sådant boende.

Studien pekar på ett antal egenskaper inom stadsmiljöer som har en positiv påverkan enligt ovan inkluderande: 1. Närhet till city 2. Närhet till spårstation 3. Tillgång till urbana verksamheter 4. Närhet till vatten 5. Tillgång till park 6. Kvartersform och 7. Tillgång till gång- och gatunätet. Som stadsbyggnadsstrategi arbetar Haninge kommun för att tillskapa dessa vid arbetet med att utveckla den regionala stadskärnan.

RIKSINTRESSEN

Planområdet omfattas inte av något riksintresse. Nynäsbanan som gränsar till planområdet i öster är av riksintresse för kommunikationsändamål.

FÖRUTSÄTTNINGAR

BESKRIVNING AV OMRÅDET



Planområdet markerat med röd streckad linje på ett flygfoto från 2009.

BEBYGGELSE OCH STADSBILD

Inom planområdet finns idag ingen bebyggelse med undantag för en villatomt i områdets norra del invid Jökelvägen.

KULTURMILJÖ

Fornlämningar

En arkeologisk utredning (Arkeologikonsult, 2008:2193) har genomförts för aktuellt planområde med syfte att identifiera eventuella oregistrerade fornlämningar. Inom utredningsområdet finns sedan tidigare två registreringar i FMIS (Riksantikvarieämbetets digitala fornminnesregister) inkluderande:

1. *Raä Österhaninge 96:1*. Övrig kulturhistorisk lämning. En gammal färdväg/vägbank, 3-4 meter bred och två meter hög. Den sträcker sig ca 50 meter in i planområdets norra del. Fornlämningens värde är begränsat eftersom den redan är fragmenterad av Nynäsbanan som skär rakt genom den.
2. *Raä Österhaninge 312:1*. Övrig kulturhistorisk lämning. Tresidig naturbildning av stenar i storleken 0,2-0,5 meter. Sidorna är cirka 4 meter långa. Den i FMIS registrerade tresidiga naturbildningen bedöms vara just en naturbildning och bör enligt utredningen avskrivas.

Vid utredningen påträffades inga okända fornlämningar eller indikationer på förhistorisk bosättning i området. Förhållandena på platsen, med bland annat kuperad terräng, gör att området inte anses ha potential att hysa äldre boplatser. Området är inte av antikvariskt intresse och har troligen haft karaktären av utmark. Någon ytterligare utredning av arkeologin är inte nödvändig.

NATUR OCH LANDSKAPSBILD

Landskap, mark och vegetation

Planområdets landskap kännetecknas av en låglänt öppen äng som finns längs den nordöstra delen av området invid järnvägen (se flygfoto ovan). Den öppna ängen utgör del av en dalgång som knyts samman med ängar ända ner till sjön Drevviken som ligger cirka 1 km åt nordost. Denna öppna yta bildar en rumslighet som delvis bryts av gles skog och inte minst järnvägsbanken som utgör en påtaglig fysisk barriär. Det öppna området håller delvis på att växa igen där det är främst är tall som står för igenväxningen. I omgivande skogsbyn växer mycket lövträd, främst asp, och det finns en del buskvegetation.



Vy från sidan av järnvägsbanken mot söder över den öppna ängsmarken

I planområdets mellersta del, väster om den öppna ängen finns ett mindre område som planterats med i huvudsak tall. På en orienteringskarta från år 1982 syns området som halvöppen mark, möjligen tidigare betesmark, men numera finns här tät likåldrig barrskog.

Större delen av planområdet består dock av kuperad skogsmark som omger ovan beskrivna områden i söder, väster och i norr. Inom hela den kuperade skogsmarken finns träd av varierande ålder. Terrängen är omväxlande vilket skapar förutsättningar för variationsrikedom i biotoper (livsmiljöer) och därmed även av arter. Det finns gott om lågor, det vill säga döda liggande träd, i olika nedbrytningsstadier inom hela området. Även stående döda eller döende träd finns.

I låglägen och skuggiga lägen inom skogsmarken finns fuktiga miljöer med framför allt gran. Fuktiga, skuggiga miljöer, såsom dalgångar samt skuggade klippväggar är värdefulla för bland annat mossor, vilka här dominerar på mark och sten/klippor.



Likåldrig tallskog i planområdets mellersta del



Fuktig, mossbeklädd dal mellan två höjdparter

Uppstickande solbelysta höjder har lägre fuktighet och trädvegetationen domineras av tall. I de högsta lägena förekommer berg i dagen frekvent och jordtäcket är generellt tunt med torra och näringsfattiga förhållanden som följd varför det är få örter som kunnat etablera sig, istället dominerar lavar på marken. På de högre höjderna och i branter finns på vissa ställen mer eller mindre senvuxna tallar, det vill säga gamla träd som har vuxit på riktigt mager mark (lite näring och vatten).

Naturvärdena i planområdet hänger samman med terrängen. Det är företrädesvis på branter det finns skog med lång kontinuitet som har höga naturvärden. Genomförd naturinventering (PM Natur, Tyréns 2010-11-28) pekar ut ett antal områden (kraftiga branter) som föreslås undantas från exploatering.

Naturresevat

I planområdets sydvästra del ligger Kolartorps naturresevat (se ortofoto på sidan åtta). Resevattet bildades 2011 och omfattar ett cirka 1,8 hektar stort, kuperat hållmarksområde. Resevattet ska skydda skogsmiljöerna runt ett 50-tal så kallade jättegyrtor som bildades under inlandsisen för ca 10 000 år sedan. Jättegyrtorna ligger högt i terrängen på cirka 70 meters höjd över havet. Från platsen har man på flera ställen väldigt god utsikt över omgivande terräng.

I reservatsföreskrifterna står det beskrivet att det är förbjudet att anlägga byggnader eller anläggningar inom området, att området ska undantas från skogsbruk och att de större jättegyrtorna ska hållas fria från vegetation. Området ska vara tillgängligt för allmänheten och är tänkt att fungera som ett exkursionsmål, bland annat för skolor i närområdet.

REKREATION

Närheten till befintlig bostadsbebyggelse gör att planområdet bedöms vara värdefullt för närrekreation. Större och mindre stigar löper genom skogen och tvärs den öppna marken.

På ett gångavstånd mellan 1-2 km finns det stora strövområdet Rudan med kopplingar till det ännu större strövområdet Hanveden. Hanvedens stora naturområde är av riksintresse för det rörliga friluftslivet.

SERVICE OCH ARBETSPLATSER

Utbudet av dagligvaror och sällanköpsvaror i omgivningen är stort. Öster och sydost om området finns stormarknader, varuhus samt arbetsplatser. Det närmaste samlade serviceutbudet av såväl offentlig som kommersiell service finns i Haninge centrum ca 1,5 km söder om planområdet.

En F-5-skola finns i befintligt småhusområde nordväst om planområdet (Måsöskolan). Befintlig förskola (Alprosen) finns invid Måsöskolan. Närmast belägna 6-9-skola är Söderbymalmsskolan i Handen.

Offentlig och kommersiell service samt arbetsplatser planeras även inom ramen för Stadsdel Vega i sin helhet, där förutsättningar skapas för skola, förskolor, kommersiella lokaler, kontor med mera.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykelnät

Inget befintligt gång- och/eller cykelnät finns inom planområdet idag.

Kollektivtrafik

Busslinjer trafikerar Nynäsvägen cirka 1 km öster om planområdet. Handens pendeltågsstation ligger cirka 2 km söderut. Befintlig bebyggelse i Vega försörjs med kollektivtrafik av linje 835 som trafikerar Vega/Länna - Haninge C – Tungelsta.

Gatunät och parkering

Inga befintliga vägar eller parkeringar finns inom området idag med undantag för en mindre del av Jökelvägen i planområdets norra del.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Förorenad mark

Det finns inga dokumenterade markföroreningar inom planområdet. Det kan finnas risk för föroreningar från ogräsbekämpning med herbicider och från koppar-, krom-, arsenik- och kreosotimpregnerade slipers i jorden vid järnvägens banvall. Enligt framtagen miljökonsekvensbeskrivning finns inget generellt avstånd från banvallen inom vilket risken bedöms vara förhöjd för markföroreningar.

Buller

I programmet för Stadsdel Vega konstateras att järnvägstrafiken och den lokala trafiken på områdets föreslagna huvudgata/bussgata kommer att stå för den huvudsakliga bulleralstringen. Däremot behandlas inte övriga lokalgator närmare. Programmet föreslår att avstegsfall tillämpas i detaljplanerna för Stadsdel Vega med hänsyn till det centrala läget nära pendeltågstationen och närhet till buss. Gällande detaljplan för järnvägen medger bullerdämpande åtgärder i form av bullerplank på ömse sidor av järnvägen.

Mer om aktuell bullersituation, trafikens påverkan på planerad bebyggelse och föreslagna åtgärder inom aktuellt planförslag finns att läsa på sidorna 23-24 under beskrivningen av planförslaget nedan.

Transporter av farligt gods

Trafiken för både person- och godstransporter på Nynäsbanan kommer att öka i jämförelse med idag. Prognosen för järnvägstrafik förbi planområdet år 2030 är 264 enkelresor med pendeltåg, 18 enkelresor med godståg och 19 enkelturer med arbetståg per vardagsmedeldygn. Godstransporterna inkluderar även transporter av farligt gods.

En kompletterande riskanalys för Vega, detaljplan 2 och 4 har tagits fram (Brandskyddslaget 2013-11-01). Syftet med riskanalysen är att undersöka lämpligheten med aktuellt planförslag genom att utvärdera vilka risker som människor inom det aktuella området kan komma att utsättas för samt, i förekommande fall, föreslå hur risker ska hanteras så att en acceptabel säkerhet uppnås. För att individ- och samhällsriskerna ska bli acceptabla erfordras enligt riskanalysen följande åtgärder:

- Områden utomhus inom 25 meter från Nynäsbanan ska utformas så att de inte lockar människor att uppehålla sig stadigvarande.
- Oskyddad bebyggelse inom 50 meter från Nynäsbanan ska utformas med minst en utrymningsväg som mynnar mot en trygg sida, dvs. inte vetter mot järnvägen. Mindre handelsverksamheter i bottenvåningarna undantas från kravet förutsatt att de ligger minst 25 meter från närmaste spår.
- Friskluftsintag i verksamheter där personer vistas stadigvarande inom 50 meter från Nynäsbanan placeras mot trygg sida. Ventilationen i dessa utförs på ett sådant sätt att den på ett enkelt sätt kan stängas, av t.ex. fastighetskötare eller brandförsvaret, genom exempelvis central nödavstängning.

Markvibrationer

En utredning avseende markvibrationer för Stadsdel Vega - detaljplan 2 (Tyréns 2008-02-13, kompletterad 2008-03-26) har tagits fram. Utredningen inkluderar även mätningar väster om järnvägen inom aktuellt planområdet för detaljplan 4. Syftet med undersökningen är att få en uppfattning om vilka vibrationsnivåer tågtrafiken kan komma att orsaka för planerad bebyggelse.

Rapporten anger bland annat att registrerade vibrationer från pendeltågstrafiken ligger under 0,4 mms/s, vilket är angett som riktvärdet för störning i Banverkets och Naturvårdsverkets skrift "Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik (2006-02-01)". Den kompletterande undersökningen, daterad 2008-03-26, visade även att godstågen inte ger upphov till högre vibrationer än pendeltågen.

Radon

Området ligger inte inom högriskområde för markradon, men lokala variationer kan förekomma. I anslutning till bygglov och byggsamråd ska projektören ta fram uppgifter om eventuell radonförekomst inför val av grundläggnings- och byggnadssätt.

MARKFÖRHÅLLANDEN

Geotekniska förhållanden

Enligt PM Geoteknik i detaljplaneskedet (Tyréns 2010-12-21) utgörs marken inom planområdets centrala och östra del av ett större område med lerjord med en hög grundvattennivå. Den högre omgivande terrängen består av fastmark i form av morän som vilar på berg alternativt berg i dagen.

Vid en geoteknisk utredning (PM Geoteknik, Ramböll 2013-06-24) som har gjorts i samband med projektering av planerade gator och VA inom området visas på relativt svåra grundläggningsförhållanden. Uppfyllning i områden med lera kommer att medföra sättningar under lång tid, och för att förhindra detta rekommenderas installation av KC-pelare i områden med stora lerlager. I områdets södra del är förekomsten av lera liten och det är grunt ner till berg, vilket innebär att det vid grundläggning av ledningar kan förekomma bergschakt.

I anslutning till bygglov och byggsamråd ska projektören ta fram detaljerade geotekniska data inför val av grundläggnings- och byggnadssätt.

Dagvatten

Bebyggelsen inom Stadsdel Vegas olika planområden ligger inom den känsliga recipienten Drevvikens tillrinningsområde. Drevviken har en fastställd miljö kvalitetsnorm som anger att ingen försämring av vattenkvaliteten får ske. Tvärtom så måste en förbättring ske från nuvarande klassning Måttlig till God ekologisk status senast år 2021.

Generellt är kommunens dagvattenstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2005-04-04, vägledande beträffande dagvattenhanteringen. Dagvattenstrategin redovisar ett antal övergripande principer, riktlinjer och krav som bör uppfyllas i samband med framtida byggnation. Exempel på det är bland annat att översvämningar ska undvikas, förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp till vattendrag samt att en utvärdering av de geologiska förhållandena ska ligga till grund för lokalisering och dimensionering av anläggningar.

De geologiska och topografiska förhållandena inom aktuellt planområde är sådana att möjligheterna till lokal infiltration av dagvatten är begränsade i de lägre partierna (kompakt lerjord samt högt grundvatten). Relativt goda förutsättningar för att infiltrera dagvatten finns främst inom den kuperade skogsmarken i söder och i norr.

Förutom det dagvatten som genereras inom planområdet kommer det även inrinnande dagvatten från Stadsdel Vega - detaljplan 1 via naturmark och den lokalgata som förbinder detaljplan 1 med detaljplan 4, samt via del av planområdet för Kolartorp, etapp 3.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

El, tele och bredband

El- och telenät samt bredband finns utbyggt fram till planområdet. En befintlig luftburen ledning tillhörande Skanova korsar planområdet.

Värme och energi

Närmaste fjärrvärme finns för närvarande i anslutning till Coop Forum öster om planområdet.

Dricksvatten och spillavloppsvatten

Projektering av vatten och avlopp har genomförts fram till aktuellt planområde inom ramen för Stadsdel Vega - detaljplan 1 och 5. Projektering av vatten och avlopp för detaljplan 2 och 4 sker parallellt med planprocessen och finns redovisat i systemhandling.

FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG

Planförslaget skapar förutsättningar för en blandad stadsmiljö med närhet till bevarad natur och öppna parker. Bebyggelsen ska vara tät (så att många kan bo i detta kollektivtrafiknära läge) samtidigt som den är anpassad till anslutande områdets skala och befintlig terräng. Bebyggelsen placeras och orienteras mot gata för att skapa tydliga gaturum och stadsmässighet. Planförslaget möjliggör för uppförande av cirka 730 bostäder, lokaler för verksamheter och olika typer av service, aktivitetshus samt en skola och förskola.

Målet är en ekologiskt, socialt, ekonomiskt och fysiskt hållbar stadsdel. Mer om hur de olika aspekterna på hållbarhet har arbetats in i planstrukturen finns att läsa på sidan åtta i gestaltungsprogrammet tillhörande detaljplanen. På sidorna fem och sex i gestaltungsprogrammet står det även beskrivet hur förslaget svarar upp mot de egenskaper i stadsmiljöer som tidigare nämnd studie om stadskvaliteter tar upp som viktiga i förhållande till värderingen av lägenhetsboende.



Illustrationsplan som visar en utifrån planförslaget möjlig struktur och disposition av området.

KVARTERSMARK

Bostäder

Planförslaget skapar förutsättningar för en stor variation av olika hustyper inkluderande flerbostadshus i slutna kvarter, lamellhus, punkthus/stadsvillor, terrasshus, parhus, radhus och kedjehus.

Illustrationsplanen tillhörande plankartan visar en vid planens tillkomst rimlig fördelning mellan olika bebyggelse typer. Illustrationen omfattar totalt 734 lgh, där 631 lgh är i flerbostadshus, 65 i radhus/kedjehus och 38 i parhus. Total innebär detta 78 600 kvm bruttoarea (BTA) bostäder samt 2615 kvm BTA lokaler (exklusive skola/aktivitetshus och förskola). Slutligt antal bostäder/BTA och fördelning mellan bostads- och lägenhetstyper regleras närmare i bygglovsskedet inom ramen för planbestämmelserna.

Invid stationen och längs med huvudgatan ner mot områdets centrala del föreslås stadsmässig bebyggelse i fem till sex våningar i form av lamellhus i öppna kvarter. Kvarteren öppnar upp sig mot angränsande höjd med naturmark. För att bryta ner skalan något ska den översta våningen mot gata anordnas som en indragen våning där ytterväggen är indragen minst 1,5 meter från fasadlivet. Invid stationen skapas även förutsättningar för en högre byggnadsdel i upp till 10 våningar som ska fungera som ett landmärke. Tillsammans med en föreslagen skolbyggnad/aktivitetshus markerar huset platsen för Vega station och omkringliggande stationsområde.

I planområdets centrala del, nordväst och sydost om huvudgatan, föreslås flerbostadshus i form av relativt slutna kvarter i fem våningar. Även här ska översta våningen mot gata vara indragen på samma sätt som beskrivet ovan.

Längre söderut, i kvarteren mellan huvudgatan och lokalgatan i väster, föreslås öppnare kvarter där punkthus/stadsvillor tillsammans med lamellhus i främst tre våningar formar öppna gårdar. Punkthusens/stadsvillornas placering i området gör att de fungerar som en länk mellan huvudgatans bebyggelse av stadskaraktär och den småskaliga naturnära småhusbebyggelsen (parhus, radhus och kedjehus) i väster. Småhusbebyggelsen uppförs i två till tre våningar. I Linnévägens förlängning från Kolartorp i söder upp mot huvudgatan föreslås småhusbebyggelse på samma sätt.

Planen föreslår även fem terrasshus i två till fyra våningar på höjden väster om centrumbebyggelsen invid stationen. Terrasshusen "springer" ut i slänten med vidsträckt utsikt mot norr-öster och väster. Terrasshusen fungerar även de som en länk mellan huvudgatans stadskaraktär och den mer småskaliga och naturnära småhusbebyggelsen. Husen trappar mot öster och de stora terrasserna öppnar sig mot den grönskande slänten.

Utöver högsta antal våningar inom de olika kvarteren får en suterrängvåning uppföras där det är lämpligt i förhållande till befintlig marklutning. Planen reglerar även högsta tillåtna nockhöjd för olika våningsantal. För två våningar är högsta tillåtna nockhöjd 10 meter, för 3 våningar 13 meter, för 4 våningar 16 meter, för 5 våningar 19 meter, för 6 våningar 22 meter och för 10 våningar 34 meter. Totalhöjden får överstiga högsta tillåtna nockhöjd med 1 meter. Högsta nockhöjd för uthus och carport är 4,0 meter generellt sett inom hela planområdet.

Verksamheter

Service och arbetsplatser

För att i Stadsdel Vega skapa förutsättningar för stadsliv medges som alternativ till bostäder att verksamheter som inte är störande för omgivningen (exempelvis handel, hantverk, service eller mindre kontor) får inrymmas i byggnadernas gatuplan/bottenvåning generellt inom hela planområdet. Etablering av verksamheter är särskilt viktigt att åstadkomma utmed huvudgatan och runt pendeltågstationen på såväl den västra som östra sidan. För flerbostadshus längs med huvudgatan ställs därför krav på en minsta rumshöjd om 2,7 meter med färdigt golv minst 0,5 meter över gatans nivå i bottenvåning vid bostadsändamål. För verksamheter längs med huvudgatan ställs krav på en minsta rumshöjd om 3,3 meter.

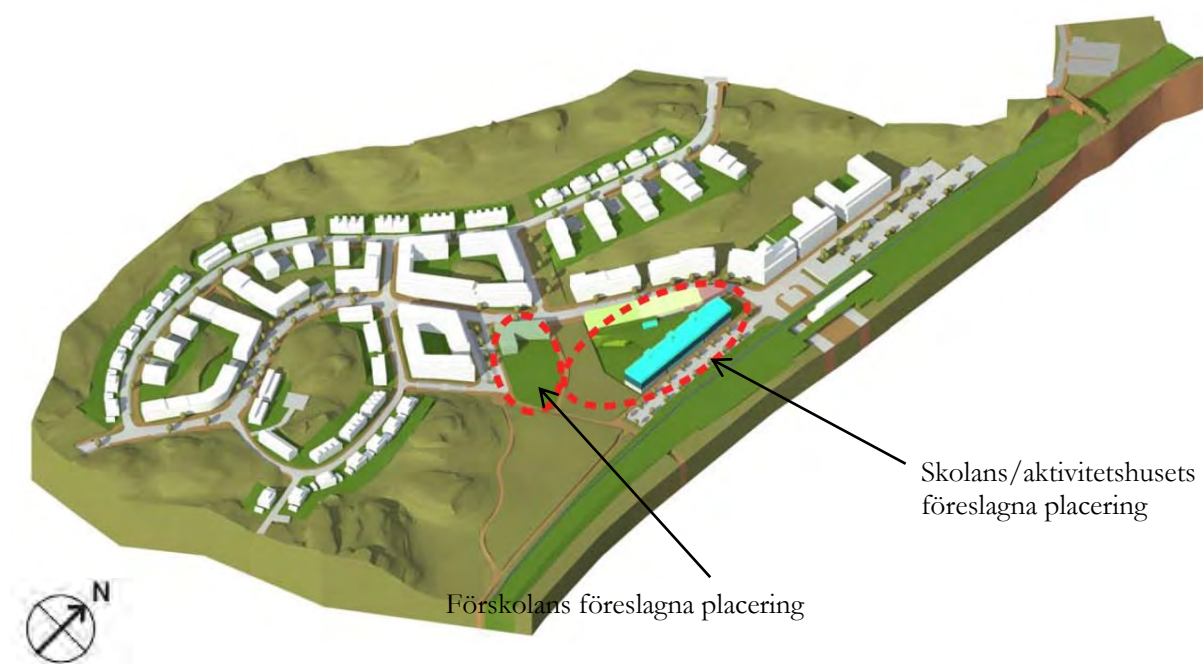
Invid pendeltågstationen har ett kvarter försetts med krav på centrumverksamhet i gatuplan. Med centrumverksamhet menas all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor såsom exempelvis butiker, bibliotek, teatrar, kyrka eller föreningslokaler.

Inom kvartersmark för bostadsändamål ryms även möjlighet till olika former av kategoriboenden, så som äldreboende och seniorboende.

Skola/aktivitetshus

Invid planerad pendeltågstation söder om huvudgatan föreslås en skoltomt för en grundskola (F-9). Ambitionen är att skoltomten även ska utvecklas till ett lokalt kultur- och fritidscentrum för boende och besökare i Vega. På skoltomten medges därför även centrumverksamheter för att skapa förutsättningar för ett "aktivitetshus" på platsen inkluderande exempelvis gym, idrottssalar, bibliotek, fritidsgård eller motsvarande. Tomten har prövats för en skolbyggnad/aktivitetshus med en elevkapacitet på ca 800 elever men har minskat något sedan en helhetslösning i Stadsdel Vega har tagits fram vilken innebär att möjlighet till en skola även skapas i detaljplan 2 öster om järnvägen.

Skolbyggnaden/aktivitetshuset kan utformas på många olika sätt inom ramen för föreslagen byggrätt. I gestaltungsprogrammet på sidan 23 redovisas en vision som beskriver hur skolbyggnaden skulle kunna gestalta sig i framtiden. Föreslagen utformning illustreras även på illustrationsplanen tillhörande plankartan.



En översiktsbild som illustrerar skoltomtens och den planerade förskolans läge i området.



Illustration som visar hur skoltomten skulle kunna disponeras inom ramen för planbestämmelserna.



I anslutning till skoltomten i söder planläggs för en stadsdelspark som ska samnyttjas med skolverksamheten. Detta innebär att det finns möjlighet att anlägga aktiviteter för skolelever som exempelvis en mindre bollplan, skatepark, klättervägg med mera även utanför skoltomten. Skoltomtens yta omfattar cirka 11200 m² i markplan. Stadsdelsparken omfattar cirka 14000 m².

Förskola

Planförslaget skapar förutsättningar för en ny förskola på en ca 3500 kvm stor tomt i anslutning till skoltomten och stadsdelsparken med byggnad och parkering placerad mot huvudgata samt parkeringstorg i väster. Förskoletomten ligger med närhet till bevarade naturområden.

GESTALTNING - KVARTERSMARK

Utöver denna planbeskrivning ska Gestaltningsprogram för Stadsdel Vega - detaljplan 4 ligga till grund för gestaltningen av området. Byggnader ska placeras och utformas med hänsyn till stadsbilden, terrängen, naturmiljön och befintliga bostäder i närheten. Stor omsorg ska ägnas åt fasadutformning, materialval och färgsättning. Byggnaderna ska kännetecknas av beständighet, bekvämlighet och skönhet, med solbelysta lägenheter. De bör så långt som möjligt uppföras i material och teknik i enlighet med ett ekologiskt byggande, som ger sunda bostäder och lokaler utan skadlig miljöpåverkan vid tillverkning, under brukningstiden och vid återbruk. För att även fortsättningsvis bibehålla en tilltalande helhetsmiljö ställs krav på bygglov för byte av färg och material på fasader och tak.

Samordning och terränganpassning

En bestämmelse har förts in i förslaget som innebär krav på att bebyggelse ska samordnas kvartersvis för en god ljudmiljö, terränganpassning och samordnad teknisk försörjning. Bebyggelse typ och utformning ska väljas utifrån platsens terräng och vegetation för att minska behov av sprängning, schaktning och utfyllnad, samt för att bevara värdefull vegetation och säkra tysta gårdsmiljöer.

Att byggnaderna ska utformas med hänsyn till terrängen innebär bland annat att tomtens topografi ska styra val av bebyggelse typ till exempel suterrängväning eller trappning med halvplan. Vid kuperade markförhållanden ska sutterränghus byggas och vid plant markförhållande ska en plan hustyp byggas. Ambitionen är att detta ska kunna bidra till en tilltalande variation och utesluter helt att området bebyggs med en och samma hustyp.

Krav på terränganpassning gäller såväl före, under och efter det att området har byggts ut varför en bestämmelse om marklov har förts in i planförslaget. Lov för schaktning, sprängning, uppfyllnad och fällning av stora träd kommer att ges om insatserna är väl motiverade och genomtänkta.

Utformning av kvartersmark

För att skapa tydliga och tilltalande gaturum placeras huvudbyggnader i en gemensam bygglinje mot gata. Bygglinjen ska vara gemensam för en större grupp eller kvarter med hus och ligga i anslutning till prickad förgårdsmark. Där det är särskilt motiverat får bygglinjen avvika från förgårdsmarken med någon eller några meter. Husen behöver inte placeras parallellt med vägen utan kan vridas och stå med ett hörn eller en kortsida mot vägen, för att bättre passa platsens förutsättningar. Uthus placeras i regel i eller bakom bygglinjen. Inom områden där endast sammanbyggda hustyper tillåts (ej fril) får huvudbyggnader respektive uthus placeras sammanbyggda i tomtgräns alternativt minst 2 meter från tomtgräns.

Där förgårdslinje saknas ska huvudbyggnader placeras i gräns mot gata med undantag för område försett med bestämmelse x_1 , vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik till en fri höjd av 3,5 meter. Bestämmelsen x_1 syftar till att säkerställa goda siktförhållanden vid huvudgatan. Garage med direktutfart mot gata placeras minst 6,0 meter från gatumarkens gräns.

Mot gatan tillåts att mur, staket eller klippt häck anordnas på prickad mark. Detta ställs även som krav för de kvarter där småhus tillåts. Här ska mur, staket eller klippt häck finnas i tomtgräns mot gata till en lägsta respektive högsta höjd om 0,8-1,1 meter över gata. Därigenom blir det tydligt vilka ytor som är allmänna och vilka ytor som är privata. Gaturummet definieras och avgränsas. Vid exploatering av ett kvarter ska mur, staket eller häck samordnas för att ge ett enhetligt och pryddigt intryck. Vid placering och val av häckväxter ska framtida skötselbehov beaktas (ej för stort, ej för nära gatan).

Nyanläggningar ska ske med god anpassning till befintlig terräng och värdefull natur, som ska bevaras så långt som möjligt. Nivåskillnader tas upp med terrassering med stödmurar, som inte får vara högre än 1,1 meter och/eller med mjuka slänter. Eventuella sprängkanter ska utformas medvetet så att de blir en tillgång i miljön, till exempel som arkitektoniska element med belysning eller efterbehandlade/dolda av vegetation för diskret naturanpassning.

Marken ska höjdsättas så att översvämning av bebyggelse, ytor för småbarnslek, och angränsande fastigheter motverkas. På gemensamma friytor inom kvarteren med flerbostadshus ska det finnas lämpligt utrymme för lek, dagvattenhantering, cykelparkering och parkeringsplatser.

För att minimera risken för föroreningar bör takbeklädnader med oskyddade ytor av koppar och zink inte användas utomhus. Om bebyggelsen förses med så kallade gröna tak, till exempel sedumtak, kan en fördröjning och rening ske på ett tidigt stadium i dagvattenflödet. Andra möjliga åtgärder avseende dagvattenhantering är bl.a. stuprörsutkastare, lämplig markbehandling, markhöjdsättning och marklutning samt diken. För att förbättra dagvattenhanteringen lokalt bör anläggningar som kräver markarbeten utformas på sådant sätt som möjliggör fördröjning av dagvatten.

RIKTLINJER FÖR NY FASTIGHETSSTRUKTUR

Fastighetsstrukturen läggs inte fast i detaljplanen. Fastighetsbildning sker efter lagakraftvunnen plan genom lantmäteriförrättning som handläggs av lantmäterimyndigheten. Myndigheten reglerar även bildandet av de gemensamhetsanläggningar som kommer att behövas för exempelvis parkerings- och avfallsanläggningar, förråd, lek- och grönytor, belysning med mera. Framtida behov av gemensamhetsanläggningar, servitut etcetera beror på vilken upplåtelseform som kommer att bli aktuell för nya bostäder samt hur man väljer att dela in området i olika fastigheter. I och med att planen möjliggör för verksamheter i bottenvåningen kan även tredimensionell fastighetsindelning komma att bli aktuell.

Inom planområdet är den minsta tomtstorleken 140 kvm för radhus och 250 kvm för kedjehus och parhus. Inom villatomten vid Jökelvägen där förslaget medger friliggande hus är den minsta tillåtna

tomtstorleken 800 kvm. Största tillåtna byggnadsarea inom detta område är för huvudbyggnad 100 kvm och för komplementbyggnad 40 kvm. Högsta antal våningar är två.

Planförslaget reglerar även byggnadsareor (den yta huset tar upp på marken) i förhållande till respektive fastighetsarea för tillåtna hustyper inom de olika kvarteren. För radhus, kedjehus och parhus är högsta tillåtna byggnadsarea i procent av respektive fastighetsarea 45 %. Där olika hustyper medges får byggnadsarean för flerbostadshus utgöra högst 60 % av fastighetsarean. De ytor som reserverats för endast flerbostadshus får bebyggas i sin helhet men begränsas av bestämmelsen e₁ vilken anger största tillåtna bruttoarea i tusental kvadratmeter inom respektive egenskapsområde.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligheten regleras av gällande lagstiftning. Allmänt gäller kommunens vägledning för arbete med funktionsnedsättningsfrågor (Lätt och rätt för alla, antaget 2013). Stor vikt läggs vid att god tillgänglighet skapas mellan bostädernas entréer och målpunkter i omgivningen (parkering, skola, förskola, buss, pendeltåg, butiker, rekreation etcetera) genom omsorgsfull höjdsättning och detaljprojektering av kvartersmark, gator och bebyggelse. Sparad natur kan göras mer tillgängligare, exempelvis genom anlagda stigar. Detaljplanen säkerställer att en stig som leder mellan aktuellt planområde och detaljplan 1 ska anläggas, detta för att öka tillgängligheten i ost-västlig riktning. För att spara naturvärden som finns i den branta terrängen kan inte naturstigen utformas handikappanpassat. Däremot säkerställer planen tillgänglighet till närliggande områden genom gång- och cykelvägar längs med områdets gator.

De centrala delarna kring Vega station kommer förutom med pendeltåg, också att kunna nås från kommande trafikplats vid väg 73 via Stadsdel Vegas huvudgata. Cykelvägar avses ansluta till regionalt cykelvägnät med gena förbindelser till bland annat Haninge centrum.

ALLMÄN PLATS

Park, natur och rekreation

Den naturliga grönstrukturen och topografin är utgångspunkten för planerad bebyggelse. Den samlande principen att bygga tätt utmed nya gator gör att branta partier med värdefull natur utmed områdets kanter, framförallt mot väster, till stor del kan sparas tillsammans med övriga bevarandevärda områden som pekats ut i genomförd naturinventering. Illustrationen nedan (s.20) visar föreslagen utformning av gröna stråk, parker och naturområden samt hur värdefull naturmark enligt ovan har sparats. Även inom kvartersmark ska naturmark inlemmas i bebyggelsemiljön där så är möjligt, vilket framgår av planbestämmelserna om terränganpassning och bevarande av naturmark.

En mindre del av kvartersmarken nordost om naturreservatet kommer att utgöra en buffertzon mot omgivande allmän naturmark. Denna är markerad med n₂ på plankartan. Inom detta område ska naturen bevaras i så ursprungligt skick som det går vilket innebär att schaktningar, fyllningar, sprängningar, eller fällningar av träd ej är tillåtna. Placering av intilliggande bebyggelse måste anpassas så att den kan uppföras utan att naturmark som ska bevaras tar skada. Detta gäller såväl n₂ som invid allmän platsmark, NATUR. Inom n₂ får dock sly röjas, mindre kompletterande planteringar med för platsen naturliga arter får göras och trädgårdsmöbler får uppställas. Naturliga stigar får i begränsad omfattning förstärkas, särskilt om det gäller att skapa passager från planområdets insida till naturen utanför.

Inom detaljplanen har ca 104 000 kvm avsatts som allmän plats, ”NATUR”, och ca 15 200 kvm för allmän platsmark, ”PARK”. Den bostadsnära naturen överskrider därmed med marginal de riktvärden som kommunen har satt upp.



Naturresevat

Naturresevatet i planområdet sydvästra del och även närmast intilliggande naturmark planläggs som allmän platsmark, "NATUR", och skyddas på så sätt från påverkan av planerad bebyggelse. På plankartan är naturresevatet markerat med en illustrationslinje och illustrationstext som visar dess läge och omfattning.

Stadsdelspark

Som beskrivet ovan är ambitionen i förslaget att områdets unika natur ska tas tillvara så långt som möjligt. Som ett komplement skapas även parkmiljöer.

Två platser med anlagd park skapas i strategiska lägen. Den ena parken utgör en stadsdelspark och är cirka 1,4 ha stor. Stadsdelsparken placeras centralt i Stadsdel Vega som helhet vilket innebär att den har god tillgänglighet. Parken är vidsträckt och sträcker sig från lokalgatan i väster, österut förbi huvudgatan där den möts av mark planlagd som skolgård. Parken sträcker sig därefter vidare längs med järnvägen söderut där marken idag är öppen och relativt plan. Trots att parken i plankartan bryts upp av ett område planlagt för skolgård blir det i praktiken en sammanhållen struktur och målpunkt som även utgör en förlängning av planerad skolgård (se illustration ovan). Tillsammans med omgivande skogsbeklädda höjder (planlagda som naturmark) utgör stadsdelsparken del av ett större sammanhängande grönområde och en plats för rekreation och lek.

I anslutning till stadsdelsparken, längs med föreslagna skoltomter går ett öst-västligt gång- och cykelstråk med vidare koppling till detaljplan 2 genom en bred tunnel under järnvägen. Aktuell koppling mot detaljplan 2 blir ett komplement till passagen under järnvägen invid pendeltågstationen samt gång- och cykelbron i norr och skapar god tillgänglighet till föreslagna parktytor med mera inom detaljplan 2.

Övrig parkmark

En mindre park (ca 1000 kvm stor) finns i områdets sydvästra del, som en viktig östvästlig förbindelselänk.

För mer information om parkernas karaktär och tänkta innehåll, se gestaltningsprogrammet på sidan 17.

Friluftsliv, lek och rekreation

Mindre ytor för lek och rekreation föreslås i bostädernas omedelbara närhet inom kvartersmark. Det finns även möjlighet att tillskapa större lek- och rekreationsytor, både anlagda och friare, inom anslutande park- och naturmark. Lektytor kommer troligtvis även att finnas på skoltomterna.

Naturresevatet och del av planområdets naturmark kan ingå i ett blivande promenadområde/strövområde, säkrat genom aktuell detaljplan samt kommande och redan lagakraftvunna detaljplaner för Stadsdel Vega. Naturmarken inom och utanför planen kommer att omges av bebyggelse och fungera som en viktig yta för närrekreation. Den ska därför vårdas och ställas i ordning

där så är lämpligt med gångstråk, parkbänkar och dylikt så att besökare kanaliseras och naturmarken både görs mer tillgänglig samtidigt som den bevaras i ett så ursprungligt skick som möjligt.

Mångfunktionalitet är ett sätt att berika markens nyttjande; en infartsparkering som står tom kvällstid kan användas som kvällsmarknad, bakluckeloppis, boulespel eller dylikt. Konstinstallationer, tillfälliga eller permanenta, bidrar till en positiv upplevelse. Skoltomten kan med fördel vara tillgänglig för allmänheten under de tider den inte används för skolverksamhet.

Odling

Möjligheter till odling erbjuds inom mark för radhus, kedjehus och parhus. Odlingsmöjligheter för flerbostadshus, både utomhus och i växthus, bör även tas tillvara vid projekteringen av flerbostadshusens balkonger, terrasser, marklägenheter, takutformning, gemensamma gårdar etc. Växthus för hobbyodling kan vara fristående, kopplas till bebyggelse ("orangerier"), eller finnas på taken.

Skolträdgårdar på skoltomterna är ett pedagogiskt sätt att visa ekologi. Därutöver kan odlingslotter komma ifråga inom vissa delar av allmän platsmark (PARK) och eventuellt outnyttjade delar av markparkeringsytorna närmast järnvägen.

GATOR OCH TORG

Gator, gång- och cykelnät

Gatustrukturen har arbetats fram (med avseende på framkomlighet, siktförhållanden, höjdsättning, geometrisk utformning med mera) mot bakgrund av tidigare genomförd vägutredning samt pågående projektering. Gatunätet har karaktären av ett rutnät med svagt böljande sträckning som följer naturens höjdkurvor. Stadsdelens huvudgata utgör en sammanhållande länk. Gång- och cykelvägar löper parallellt med gatorna inom området. I gestaltungsprogrammet redovisas typsektioner för alla olika gatutyper inkluderande huvudgatan, lokalgator, gårdsgator och "parkeringstorg". Plankartan har försetts med en bestämmelse om utformning av allmänna platser som innebär att gatorna ska utformas i enlighet med redovisade typsektioner. Trygg rörelse i området säkerställs genom gång- och cykelvägar samt passager och utformning av vägområdet. Detta är särskilt viktigt mellan stationsområdet och framtida skola/aktivitetshus.

Kollektivtrafik- Buss

Vid full utbyggnad av Stadsdel Vega och planerad pendeltågstation kommer Stadsdel Vegas huvudgata att trafikeras med två busslinjer. Tillsammans kopplar dessa busslinjer ihop aktuellt planområde med bland annat Handen, Norrby, Kvarntorp och Hermanstorp. Planförslaget möjliggör för en busshållplats (utformad som en så kallad klackhållplats) på huvudgatan cirka 400 meter från Vega station invid föreslagna kvartersbebyggelse. Illustrationsplanen redovisar tänkt placering och utformning.

Pendeltågstationen, anm: Utförs enligt gällande detaljplan

Genom att flytta det västra befintliga spåret längre västerut anläggs en mittplattform i likhet med övriga stationer på Nynäsbanan. Perrongen föreslås så långt norrut som spårgeometrin och befintlig bebyggelse medger. Järnvägen går här på en bank utom i norra perrongänden där den övergår i bergsskärning. Huvudentré sker från ett nedre plan i huvudgatans nivå vid intilliggande torg. Nivåskillnaderna till perrongen tas upp med trappa, rulltrappa och hiss.

Över huvudgatan söder om stationshuset förs järnvägen på pelare på separata spår för att skapa en öppenhet. En kompletterande stationsentré i norr medges som har kontakt med bebyggelsen i den nordvästra, högre belägna delen av Vega.

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



Perspektiv mot nordost som visar hur stationsområdet väster om järnvägen skulle kunna se ut. (Bild: Arkitekthuset)



Vy över torget vid pendeltågsstationen öster om stationen. Möjlig utformning inom ramen för detaljplan 2. (Bild: Arkitekthuset)

Parkering

Parkeringsnormen som tillämpas är 0,7 bilplats (bpl)/hushåll för flerbostadshus och 1,1 (bpl)/hushåll för radhus, parhus och kedjehus (inklusive gästparkering). Beräkningsunderlaget för behov av p-platser är 100 kvm bruttoarea (BTA) per lägenhet.

Verksamhetslokaler i områden med beteckningen B₁ såsom butiker, kafé eller restaurang inkluderas i beräkningsunderlaget med samma p-norm som för flerbostadshusen respektive småhusen. Om separat beräkning skulle utföras för verksamheter enligt ovan skulle ett högre p-behovstal behöva tillämpas än för boendeparkeringen. Parkering för dessa verksamheter bedöms dock kunna ingå i ett samutnyttjande med besöksparkering för bostäderna och i viss mån med infartsparkering/parkering längs med järnvägen på tider då dess utnyttjande är mindre, varför ingen särredovisning sker här.

Besöksparkering får utföras som kantstensparkering vid gata där så är lämpligt. Även del av boendeparkeringen får lösas inom allmän platsmark. Vid radhus, kedjehus och parhus anordnas boendeparkering på respektive tomt. Vid kvarter med flerbostadshus förläggs boendeparkeringen främst på mark i små grupper inom respektive kvarter alternativt i överbyggt garage.

Illustrationsplanen illustrerar en utifrån planförslaget möjlig struktur och utformning inkluderande 78 600 bruttoarea (BTA) bostäder, där 65 050 kvm är i flerbostadshus och 13 550 kvm i radhus/parhus/kedjehus. Detta ger ett behov av boende- och gästparkering på 604 p-platser. Utöver detta föreslås i illustrationsplanen 2615 kvm lokaler, varav 1295 kvm är centrumverksamhet i den del där planförslaget

ställer krav på detta i bottenvåning (CB₂ invid stationen). Detta motsvarar ett behov av ytterligare 26 p-platser. Planen ska även inkludera 35 p-platser för infartsparkering invid stationen.

Skolans/aktivitetshusets behov av p-platser motsvarar ca 27 p-platser, och förskolans 6 p-platser för personal samt 4 besöksplatser för att hämta och lämna barn.

Det totala parkeringsbehovet inom området enligt ovan är 702 p-platser. Illustrationsplanen redovisar en lösning med totalt 787-890 p-platser, beroende på hur många som anordnas på tomtmark för parhus och radhus. Fördelningen av parkering inom området finns illustrerat på illustrationsplanen samt i gestaltungsprogrammet på sidan 25.

Skolans/aktivitetshusets behov av p-platser löses inom anslutande parkeringsyta invid järnvägen. Förskolans behov kan lösas genom parkering inom förskoletomten, genom kantstensparkering vid gata samt vid parkeringstorg som ligger i direkt närhet till tomten.

Utöver vad som sägs i denna planbeskrivning om parkeringsbehov kan en reduktion åstadkommas med ökad tillgänglighet till kollektivtrafik, cykelpool, bilpool, information om ett miljömässigt hållbart levnadssätt med mera.

Cykelparkering

Kommunens cykelplan anger bland annat att cykelparkering bör ingå i alla nybyggnadsprojekt. Väl planerade och designade cykelparkeringar bidrar till att öka statusen för cykeln som färdmedel och blir ett positivt inslag i gatumiljön och inom gårdsmiljöer. Cykelparkeringen bör vara väderskyddad åtminstone vid större målpunkter och knutpunkter. För att det ska upplevas som tryggt att använda parkeringen ska den ligga synligt och vara upplyst. Viktigt är att ta hänsyn till funktionshindrades behov. En annan viktig princip vid utformningen av cykelparkering är att de bör placeras högst 25 meter från målpunkt.

Inom ramen för aktuell detaljplan samt Stadsdel Vega - detaljplan 2, skapas förutsättningar för cykelparkering under skärmtak nära stationsentrén. Möjlighet finns att utöka antalet cykelparkeringar på bekostnad av bilparkering.

GESTALTNING – ALLMÄN PLATSMARK

Föreslagen utformning av allmän platsmark inkluderande områdets huvudgata, lokalgator, parkeringar, parker, naturområden med mera finns beskrivet i gestaltungsprogrammet tillhörande detaljplanen. Allmänna gator inom området ska utformas enligt de typsektioner som redovisas i gestaltungsprogrammet.

KULTURMILJÖ

Fornlämningar

Inom planområdet finns sedan tidigare två registrerade fornlämningar i Riksantikvarieämbetets digitala fornminnesregister (beskrivet under "Förutsättningar" ovan). Planförslaget innebär att den tresidiga naturbildningen (RAÄ Österhaninge 312:1), som enligt utredningen bör avskrivas, hamnar inom allmän platsmark (NATUR). RAÄ 96:1 (som redan idag är starkt påverkad av Nynäsbanan som korsar lämningen) hamnar till stor del inom allmän platsmark, "NATUR". En mindre del påverkas dock av föreslagen parkeringsyta längs med järnvägen.

BULLER

Som beskrivet i avsnittet om förutsättningar ovan är det främst järnvägstrafiken och den lokala trafiken på områdets föreslagna huvudgata/bussgata kommer att stå för den huvudsakliga bulleralstringen. Buller omhändertas effektivast så nära källan som möjligt och en bullerskärm planeras utmed järnvägsspåret. Det är av vikt att bullerskärmen utförs ljudabsorberande mot järnvägssidan. Bullerskärmen är en viktig

förutsättning för bebyggelse och park/skolgård längs med järnvägen. Bullerskärmen ingår i den laga kraftvunna delen av detaljplan 2 och beskrivs närmare i den detaljplanen och dess bullerutredning.

En bullerutredning har även tagits fram för aktuellt planförslag (Trafikbullerutredning Vega 4, Ramböll, 2013-12-13). Bullerutredningens beräkningar baseras på att bullerskärmen är utförd. Utredningen visar att gällande riktvärde för ekvivalent ljudnivå vid fasad, 55 dB(A), överskrids i del av området. Avsteg behöver därför göras från de riktvärden som finns för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder. Avstegsfall går att tillämpa då samtliga hus, med undantag från terasshusen i detaljplanens nordöstra del, enligt utredningen har tillgång till "ljuddämpad sida". Enligt Boverkets "Allmänna råd 2008:1" kan avsteg tillämpas vid komplettering med ny tätare bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer, samt i centrala delar av städer eller större orter med bebyggelse av stadskaraktär.

För det område som inte erhåller ljuddämpade sidor på bebyggelsen enligt ovan har en fördjupad utredning tagits fram (Vega 4- skärmar längs väg, Ramböll 2014-02-21) som visar att ekvivalenta ljudnivåer vid fasad erhålls med åtgärder som exempelvis inglasade balkonger mot gata.

I samband med framtagandet av Stadsdel Vega-detaljplan 1 togs en trafikbullerutredning fram (Vegastaden, Haninge kommun, Detaljplan 1: trafikbullerutredning, åtgärder, Ingemansson, 2009-12-18) som även utreder bullernivåerna för det norra användningsområde som anger kvartersmark, bostäder i Stadsdel Vega-detaljplan 4. Utredningen visar att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå understigs för det aktuella området.

Plankartan har försetts med en generell bestämmelse om störningsskydd som innebär att bebyggelsen ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster. Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats i anslutning till bostäderna ska utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå (frifältsvärden). Planförslaget reglerar även ekvivalent ljudnivå inomhus i undervisningslokal som inte får vara högre än 30 dB(A).

Även om planförslaget möjliggör avstegsfall från gällande riktvärden för buller ska strävan alltid vara att klara gällande riktvärden, och om så inte är möjligt, endast göra så små avsteg som möjligt. Beräkningar som visar bullersituationen såväl inom- som utomhus ska redovisas i samband med bygglovsansökan. Avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad ska motiveras särskilt.

Planförslaget reglerar att bebyggelsen ska samordnas kvartersvis för att skapa en god ljudmiljö, och för att säkra tysta gårdsmiljöer. Detta är gynnsamt bland annat för att stänga ute så kallat bullerregn (ett allmänt buller som är ett sammanflöde av de olika lokala och regionala bullerkällorna).

TRANSPORTER AV FARLIGT GODS

Plankartan har försetts med en bestämmelse som innebär att byggnaderna närmast järnvägen ska utföras sammanbyggda och vara möjliga att utrymma på en sida som inte vetter mot järnvägen.

Ingen bebyggelse föreslås på ett avstånd närmare än 25 meter från Nynäsbanan. Områden mindre än 25 meter från Nynäsbanan planläggs enligt förslaget för parkering, huvudgata, natur och park. Parkmarken närmast järnvägen har försetts med en n_3 - bestämmelse som innebär att området utgör säkerhetsområde mot järnväg, och att marken inte får användas för stadigvarande vistelse.

Detaljplanen har försetts med bestämmelse som anger att oskyddad bebyggelse inom 50 meter från Nynäsbanan ska utformas med minst en utrymningsväg som mynnar mot en trygg sida, det vill säga bort från riskkällan. Mindre handelsverksamheter i bottenvåning undantas från kravet förutsatt att de ligger minst 25 meter från närmaste spår.

Friskluftsintag i verksamheter där personer vistas stadigvarande inom 50 meter från Nynäsbanan placeras mot trygg sida. Ventilationen i dessa utförs så att den på ett enkelt sätt kan stängas, av till exempel fastighetsägare eller brandförsvaret, genom exempelvis central nödavgångning.

Utöver vad riskanalysen anger bedöms bullerskärmen vid järnvägen ha viss dämpande effekt på eventuell utsläpp av brandfarliga vätskor, under förutsättning att den utförs tät mot underlaget.

MARKVIBRATIONER

Vibrationer, främst från järnvägstrafiken och trafiken på planerad huvudgata, ska uppmärksammas vid val av grundläggningssätt för den närmast belägna bostadsbebyggelsen. Storleken på vibrationerna påverkas av markförhållandena, avståndet till vibrationskällan, strukturen på järnvägsbanken/vägbanan samt trafiktypen och hastigheten. Främst är det lerjordar som kan ge problem. För att säkerställa att riktvärden inte överskrids anger detaljplanen att bebyggelse ska grundläggas och utformas så att markvibration inte överstiger 0,4 mm/s vägd RMS.

TRYGGHET OCH SÄKERHET

En bärande idé i programmet för Stadsdel Vega är att skapa vackra, tydliga och levande gaturum med bebyggelse på ömse sidor gatan. Ambitionen är att skapa både trygga och befolkade gator med plats för alla trafikslag, och att gatorna leder förbi bostadshus och inte genom obebyggda skogspartier.

Huvudgatan har skilda gång- och/eller cykelvägar. Kantstensparkering vid trottoarer utgör en buffertzon mellan gående och motortrafikanter.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

En dagvattenutredning för aktuellt planförslag har tagits fram och reviderats (Dagvattenutredning Vega DP4, Ramböll, 2013-04-22, 2014-02-10) där flöden, föroreningsmängder för området samt förslag på lösning av dagvattenhanteringen redovisas. Principen för omhändertagande av dagvattnet är att i första hand infiltrera dagvattnet inom fastigheterna. Parallellt med detaljplanearbetet tas systemhandlingar fram för VA där dagvattenfrågan ska hanteras vidare.

I dagvattenutredningen föreslås en systemlösning som innebär att dagvattnet leds till infiltrationsstråk längs med lokal- och huvudgator. I infiltrationsstråken renas och fördröjs dagvattnet innan det rinner ned till underliggande stenmagasin (där vattnet kan magasineras och därmed fördröjas) vilka kan magasinera de 10 första minuterna av ett 10 års regn. Delar av dagvattnet leds därefter till ett dike i det öst-västra parkstråket där dagvattnet fördröjs och renas ytterligare. Längs huvudgatan (som enligt planförslaget ska utformas med en allé) föreslås att träden planteras i skelettjordar dit dagvatten kan ledas och renas genom fastläggning av partiklar. För att möjliggöra hantering av tillfälliga, stora mängder dagvatten har plankartan kompletteras med bestämmelse som anger att allmänna gator och allmän parkmark ska utgöra fördröjningsmagasin för dagvatten.

För att omhänderta inrinnande dagvatten från detaljplan 1 och höjderna ovanför föreslås i utredningen drändiken (som anläggs vid tomtgräns eller släntfot) som en möjlig lösning. Detta för att omhänderta det avrinnande vattnet innan det når radhusen samt flerfamiljshusen nära stationen.

Beräkningar i den reviderade dagvattenutredningen (2014-02-10) visar att de åtgärder som föreslås innebär en minskning av mängden fosfor som släpps ut från planområdet i en jämförelse med idag. Däremot ses en mindre ökning av kväve och metaller som bly och nickel. Enligt utredningen bedöms inte ökningarna medföra att den kemiska statusen för Drevviken påverkas negativt.

En samordnad utredning/modellering av dagvattenflöden och hantering av dagvatten som tar hänsyn till samverkan mellan samtliga planområden inom Stadsdel Vega samt omgivande berörda områden inom tillrinningsområdet för Drevviken har tagits fram. Utredningen/modelleringen är en fördjupning av

tidigare genomförd utredning kallad Dagvattenmodell Drevviken 2011-09-01, och visar på områden där åtgärder behöver sättas in. För närvarande pågår bland annat en utredning av ett system av skärmbassänger i inre Drevviken, en så kallad dunkersanläggning. Rening sker främst genom sedimentation genom att vattnet bromsas upp när det passerar skärmarna. Förslaget i ”Studie av förutsättningarna för att anlägga en dunkersanläggning i Drevviken (granskningsversion 2013-11-18, Ramböll), är att hela utloppet från Vega och Norrby leds genom skärmbassängen.

Den geotekniska undersökningen har visat att grundvattennivån i tryckbanken är så pass hög att någon infiltrering inte kommer att ske trots att de beläggs med genomsläppliga material. I övrigt bör parkeringsytor utföras med genomsläppliga material för att förbättra dagvattenhanteringen lokalt. Större parkeringsytor förses med träd.

Det är av vikt att skyddsåtgärder mot dagvattenföroreningar sätts in redan under byggprocessen.

Ledningsnät

Dricksvatten och spillavloppsvatten

Parallellt med planprocessen pågår projektering av VA-systemet inom planområdet. Ledningsstråken kommer att till stor del förläggas inom allmän gatumark. Inom detaljplanen finns dock två u-områden för att möjliggöra va-lösningar inom kvartersmark.

El, tele och bredband

Förutsättningar för el-, tele- och bredbandsnät inom planområdet kommer att skapas inom område planlagt som allmän gata. Vidare planläggs fyra områden för transformatorstation. Planområdet korsas av en befintlig luftburen ledning tillhörande Skanova som eventuellt kan behöva flyttas.

Värme och energi

För att nå de mål om en hållbar stadsdel som ställs upp i framtaget Hållbarhetsprogram behöver hela området utformas med ett lågt energibehov samt baseras på en förnyelsebar energiförsörjning. Energianvändning förekommer inom en rad olika områden varför det är viktigt att energifrågan beaktas vid utformningen av i stort sett alla system inom hela Stadsdel Vega.

Definition av lågenergibebyggelse utgår från Boverkets föreskrifter (BFS 2013:14), Boverkets byggregler 20 och i takt med att dessa uppdateras kommer även definitionen av lågenergibebyggelse uppdateras.

Fjärrvärme finns inte utbyggt till planområdet. Utbyggnad av fjärrvärmen fram till och inom planområdet avses kunna ske via en utbyggd fjärrvärmekulvert i huvudgatan. Fjärrvärme, men även andra miljövänliga energikällor kommer att studeras vidare inom ramen för kommande bygglovsprocess.

Avfall

Avfallshanteringen ska ske miljömässigt och transporteffektivt. Troligen kommer flera olika system att finnas inom planområdet, t.ex. enskilda med flerfraktionssortering för småhus och gemensamma anläggningar för flerbostadshus. En snabb teknikutveckling pågår och olika system kommer att studeras vidare i takt med att området byggs ut.

Allteftersom fler bostäder byggs i Vega krävs fler återvinningsstationer. Vid placeringen av dessa beaktas både arbetsmiljö och trafikförhållanden. Placeringen bör vara intill målpunkter och/eller större gator. Område för återvinningsstation finns säkerställt invid lokalgatan i norra delen av planområdet.

Planen möjliggör för en lokal insamling av grovavfall inom flerbostadsbestånden. Därutöver hänvisas till återvinningscentralen i Jordbro företagspark.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

BEHOVSBEDÖMNING – MILJÖKONSEKVENSER

Enligt Miljöbalken 6 kap.§11 ska kommunen alltid göra en behovsbedömning i samband med framtagande av detaljplaner med normalt förfarande.

Behovsbedömningen är en utredning som ger svar på om detaljplanens genomförande medför en betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljöbedömning göras, där det bland annat ingår att göra en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

En behovsbedömning av miljöbedömning (som fördjupar planprogrammets miljöredovisning) har gjorts för aktuell detaljplan. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planens genomförande innebär sådan betydande påverkan som avses i 6 kap§11 Miljöbalken. Länsstyrelsen framförde vid ett samrådsmöte den 15 november 2011 att de delar kommunens bedömning. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av planförslaget har därför upprättats i enlighet med 5 kap§18 Plan- och bygglagen (1987:10).

I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms bland annat detaljplanens konsekvenser för kulturmiljö, stadsbild, natur- och landskapsbild och rekreation.

Miljö kvalitetsnormer

Vid planering ska kommuner och myndigheter säkerställa vissa miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. Miljöbalken. Miljö kvalitetsnormer, relevanta för aktuell typ av planering, finns för kvävedioxid, svaveldioxid, bly och partiklar (PM10). Miljö kvalitetsnorm för vatten finns även definierad för Drevviken. Enligt plan- och bygglagen får en plan inte medföra att en miljö kvalitetsnorm överskrids.

Miljö kvalitetsnormer för luft

De fastställda miljö kvalitetsnormerna för luft som finns överskrids inte inom aktuellt område i dagsläget och förväntas inte heller göra det vid utbyggnad av området i enlighet med planförslaget. En utbyggnad med bostäder i området ger förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning med de färdmedel och den turtäthet som kommer att finnas tillgänglig när pendeltågsstationen tas i drift. Därtill kommer de busslinjer från övriga Vega och från Norrby som går genom Stadsdel Vega och till Vega station. De delar av regionen som är mest miljöbelastade idag bedöms inte få någon anmärkningsvärd höjning av halterna av ovan redovisade ämnen.

För att minska riskerna med luftföroreningar inomhus är det viktigt att orienteringen av luftintag och balkonger/uteplatser sker med beaktande av lokala luftföroreningar från huvudgatan, lokalgator och gemensamma parkeringsytor.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet avvattnas ut i Drevviken, som är en mycket känslig recipient (mottagande vattendrag). Från och med december 2009 finns en fastställd miljö kvalitetsnorm för Drevviken som innebär att dess ekologiska status inte får försämrans utan tvärtom måste förbättras så att en god ekologisk status nås senast år 2021. För närvarande pågår utredningar av möjliga sätt att hantera dagvattnet (se vidare avsnittet om dagvatten på sidorna 25-26 ovan) vars syfte är att säkerställa att detta uppfylls. En av dessa är en planerad Dunkersanläggning i Drevviken.

Inom planområdet kommer dagvattnet infiltreras i mark alternativt omhändertas och renas i stenmagasin, infiltrationsstråk och skelettjordar. Detta innebär att en minskad andel fosfor kommer att släppas ut från området efter planerad utbyggnad med föreslagna reningsåtgärder. För de olika metallerna ökar

mängderna förhållandesvis lite och dessa ökningarna bedöms enligt genomförd dagvattenutredning inte medföra att den kemiska statusen i Drevviken påverkas negativt.

BARNKONSEKVENSER

Gemensamma gårdar inom kvarteren med ett internt gångsystem skapar alternativa lekytor och trygga promenadstigar som tillsammans med respektive småhustomt tillgodoser behovet av närlek och utevistelse. Bestämmelsen n₁ säkerställer utrymme för lek inom gemensamma friytor.

För bollspel och andra mer utrymmeskrävande aktiviteter hänvisas till natur- och parkytor inom och utanför planområdet.

För skolvägar och på gator där det rör sig mycket barn krävs planering utifrån barnens villkor. Korsningar ska vara trafiksäkrade och gång- och cykelvägar ska vara separerade från motortrafik. Vägar ska vara gena så att barnen inte väljer alternativa och trafikfarliga men snabbare lösningar.

ÖVRIGA KONSEKVENSER

Programmet för Stadsdel Vega tillsammans med aktuellt planförslag innehåller lösningar och förslag relaterat till de nationella miljömålen samt Haninge kommuns lokala miljömål och bidrar i flera avseenden till att uppnå dessa mål, bland annat genom följande:

- Bara mark med ringa betydelse för produktion av livsmedel tas i anspråk.
- Bebyggelse föreslås nära pendeltågsstation och övrig infrastruktur vilket ger effektivt transportarbete och utnyttjande av tillgängliga resurser samt lägre utsläpp av koldioxid.
- Krav på terränganpassning ställs för att minimera behovet av sprängning och transport av tunga massor.
- Detaljplanen medger till stor del butiker och verksamheter i gatuplanet och bostäder ovanpå, vilket ger ett effektivt och allsidigt nyttjande av marken.
- Mängden parkeringsyta hålls nere genom kantstensparkering.
- Målet är en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och fysiskt hållbar stadsdel, och planen försöker så långt möjligt stödja en sådan utveckling.

Då målet om en hållbar stadsbebyggelse finns i planens grundläggande syfte möjliggörs sådana mindre avvikelser som främjar en hållbar utveckling i syfte att matcha framtida tekniska landvinningar.

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

ALLMÄNT

Denna genomförandebeskrivning har upprättats för att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Tidplan

Plansamråd:	2:a-3:e kvartalet 2013
Utställning:	2:a-3:e kvartalet 2014
Stadsbyggnadsnämndens godkännande:	4:e kvartalet 2014
Kommunfullmäktiges antagande:	1:a kvartalet 2015

Utbyggnad kan påbörjas när detaljplanen vunnit laga kraft.

Preliminär tidplan för genomförande

Områdets bebyggelse inklusive gator, parker och skolor/förskolor kommer att byggas ut i etapper och samordnas med övrig utbyggnad av Stadsdel Vega med dess omnejd.

Information

Kontinuerlig information om utbyggnadens etapper och skeden kommer att ges ut till allmänheten både av kommunen och av exploatören i området.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 15 år och påbörjas efter det att planen vunnit laga kraft.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Detaljplan för Stadsdel Vega - detaljplan 4 har upprättats av Planavdelningen, Haninge kommun. En projektgrupp med representanter från kommunen, konsulter samt fastighetsägarna har tagit fram underlag till planhandlingarna.

Ansvarsfördelning

Huvudmannaskap för allmän platsmark

Haninge kommun är huvudman för allmän platsmark och allmänna anläggningar så som vatten och avlopp i planen och är ansvarig för utbyggnad samt framtida drift och underhåll.

Alla genomförandefrågor och avtalsfrågor där kommunen är part säkerställs och leds av kommunens exploateringsenhet.

Ledningshavare inom området ansvarar för sina utbyggnadsarbeten. Detta kommer att samordnas med övriga väg- och VA-utbyggnader. Nödvändiga åtgärder för flytt av befintliga ledningar regleras i exploateringsavtal.

Huvudmannaskap för kvartersmark

Exploatören ansvarar för planens genomförande inom kvartersmark. Inom kvartersmarken ska enskilt huvudmannaskap i form av gemensamhetsanläggning gälla för drift, underhåll och förnyelse av anläggningar som till exempel vägar, parkering, lek- och grönytor.

TEKNISKA FRÅGOR

Trafik

En projektering av lokalgator och huvudgatan in i Stadsdel Vega har utförts och ligger till grund för plankartan. Vid fortsatt projektering kommer viss justering av höjdsättningen att ske.

Uppföljande bullerberäkningar

Uppföljande bullermätningar utförs av exploatören för att redovisa att planlösningar och isolerande åtgärder fått önskad effekt.

Vatten, avlopp och dagvatten

Samtliga fastigheter ska anslutas till det allmänna vatten- och spillvattennätet vid av kommunen angiven anslutningspunkt. Även dagvatten från hårdgjorda ytor avleds efter fördröjning och viss rening på kvartersmark främst till ledning i gata.

De u-områden som är utlagda i planen avser att trygga kommunens rätt att lägga sina VA-ledningar inom området. Vissa u-områden är även avsedda för dagvattenledningarna. Kommunen ämnar trygga sina ledningar med ledningsrätt eller servitut.

Övriga ledningar

Fyra E-områden avsedda för transformatorstationer finns med i planen.

En befintlig luftburen ledning tillhörande Skanova korsar planområdet. En eventuell flytt utförs av ledningsägaren men bekostas av den som initierar åtgärden.

Övrigt

Ett område för återvinningsstation i planområdets norra del har säkerställts genom bestämmelse.

Byggetablering, byggtrafik och tillgänglighet

I god tid före byggstart ska exploitören samråda med kommunen om vilka ytor som behövs för byggetablering och byggtrafik samt under hur lång tid dessa behövs. Tillgänglighet och tekniska anslutningar ska säkerställas under hela utbyggnadsperioden. Med tillgänglighet avses allmänhetens tillgång till angränsande kvarter och rekreationsområden.

Utbyggnaden ska ske miljömässigt med källsortering av bygg- och rivningsmaterial med mera. Vegetation och naturmark som ska bevaras ska inhägnas och skyddas så att den ej kommer till skada under byggtid. Erforderliga åtgärder för att förhindra förorening av dagvatten ska vidtas och redovisas till kommunens miljötillsyn sex veckor innan byggnation påbörjas.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (för närvarande NFS 2004:15) ska följas. Sprängningsarbeten ska planeras och utföras med särskild omsorg.

AVTAL

Före antagande av detaljplanen ska ett exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploitören. Exploateringsavtalet är kopplat till detaljplanens plankarta med bestämmelser, planbeskrivning, illustrationsplan, gestaltungsprogram, dagvattenutredning med mera, och reglerar marköverföringar, utbyggnadsåtaganden, kostnadsfördelning, tryggnad av ledningars placering, samfälligheter, miljöhänsyn mm. Även Ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega samt övriga utredningar för detaljplan 4 ska beaktas i exploateringsavtalet. Tidplan med etappindelning för utbyggnaden av området regleras i exploateringsavtalet.

Fastighetsägarna inom Stadsdel Vega har tecknat ett ramavtal som reglerar ansvaret för genomförandet av Stadsdel Vegas huvudgator med medfinansiering av station och trafikplats.

För genomförande av pendeltågsstation och infartsparkering tecknar kommunen avtal med Trafikverket och SL. Mellan Trafikverket och kommunen avses tecknas intentions- och samverkansavtal. Även olika villkor och servitut kan bli aktuella, baserat både på planhandlingar och systemhandlingar. En viktig fråga är byggandets påverkan på järnvägstrafiken.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Lantmäteriförrättningar

Fastighetsbildning inom detaljplan kommer att kunna ske när detaljplanen har vunnit laga kraft. Fastighetsbildningsfrågor, inrättande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten. Fastighetsägarna ansöker om och bekostar erforderlig fastighetsbildning.

Ledningshavare har möjlighet att söka ledningsrätt hos lantmäterimyndigheten för sina respektive ledningar.

I och med att planen möjliggör för verksamheter i bottenvåningen kan tredimensionell fastighetsindelning komma att bli aktuellt.

Gemensamhetsanläggningar

För gemensamma anläggningar, som betjänar de fastigheter som ska bildas inom planområdet, ska gemensamhetsanläggning inrättas. Gemensamhetsanläggning kan exempelvis omfatta parkeringar, dagvattenanläggningar, lekplatser, belysning, avfallshantering och dylikt. Vid anläggningsförrättningen bestäms gemensamhetsanläggningens omfattning, deltagande fastigheter samt andelstal för drift och underhåll. I de fall tredimensionell fastighetsbildning kan komma att ske kan det finnas behov att dela på exempelvis gemensamma gårdsutrymmen och i dessa fall ska gemensamhetsanläggningar bildas.

Det kan även bli aktuellt att bilda samfällighetsföreningar som ska förvalta gemensamhetsanläggningarna.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnader

Utgifter för allmänna anläggningar regleras genom exploateringsavtal med fastighetsägarna inom detaljplaneområdet. Fastighetsägarna svarar för alla exploateringskostnader inom respektive kvarter.

Övriga avgifter

När området har byggts ut och samfällighetsföreningar inom kvartersmark bildats på fastighetsägarnas initiativ kan exempelvis följande driftkostnadsposter komma att bli aktuella för blivande fastighetsägare: gator, VA, sophämtning, belysning, snöröjning, lektyor med mera.

ÖVRIGA HANDLINGAR

- Samrådsredogörelse, 2014-04-15
- Planutlåtande, 2014-11-06
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), 2014-11-06
- Fastighetsförteckning, 2014-05-10
- Grundkarta, 2013-03-27

UTREDNINGAR

I samband med detaljplanens framtagande har följande utredningar genomförts:

Dagvattenutredning (Ramböll 2014), Trafikbullerutredning (Ramböll 2012, 2013, 2014), PM geoteknik (Tyréns 2010), Markteknisk undersökning (Ramböll 2013) Arkeologisk utredning (Arkeologikonsult 2008), Riskanalys (Brandskyddslaget 2008, 2013), Rapport markvibrationer (Tyréns 2008), PM Natur (Tyréns 2010)

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden anger inom vilken tid detaljplanen beräknas att kunna genomföras. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen dock att gälla tills den upphävs eller ändras.

Under pågående genomförandetid kan som regel inga ändringar av planen genomföras som innebär begränsningar av byggrätten. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en säkerställd rätt att få bygga enligt detaljplan.

Genomförandetiden är 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Detaljplanen är framtagen av Stadsbyggnadsförvaltningen, Haninge kommun, genom planarkitekt Sofia Anesäter Olsson. Medverkande tjänstemän har främst varit:

Sofia Anesäter Olsson	Planarkitekt
Sara Eriksdotter	Planchef
Alex Barsati	Projektledare Stadsdel Vega
Maria Burger	Bygglovshandläggare
Christian Bascunan	VA
Kent Lindgren	Trafik

Dessutom har följande tjänstemän medverkat i samråd- och utställningsskedet:

Torbjörn Blomgren	Planarkitekt
Henrik Lundberg	Stadsarkitekt
Lolita Törnblom	Bygglovsarkitekt
Annika Liljegren	Projektledare Stadsdel Vega

Övriga:

Lissie Rossing	Liljewall arkitekter
Emma Lindberg	Liljewall arkitekter
Mårten Danielsson	Fastighetsägare, Togo Danielssons Byggnads AB
Eva Blomkvist	Representant för fastighetsägaren
Milan Srba	Projektör, Ramböll Sverige AB