

Detaljplan för Stadsdel Vega- detaljplan 4
Vega, Haninge kommun

PLANUTLÅTANDE

BAKGRUND

Kommunstyrelsen beslutade 2009-09-28, § 168 att ge stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta detaljplan för Stadsdel Vega- detaljplan 4. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ny hållbar stadsbebyggelse om cirka 730 bostäder, verksamhetslokaler 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.

HUR SAMRÅDET OCH UTSTÄLLNINGEN HAR BEDRIVITS

Förslag till detaljplan har upprättats 2014-04-15. Planförslaget har varit föremål för samråd under tiden 2013-05-31 – 2013-07-05 med berörda myndigheter, fastighetsägare med flera. Ett samrådsmöte i form av ett så kallat Öppet Hus, som inbjöds till i samband med samrådsutskicket och i lokalpress, hölls i Haninge kulturhus 2013-06-12. Under samrådstiden har planmaterialet varit utställt i Haninge kommunhus foajé och på kommunens hemsida www.haninge.se. De inkomna synpunkterna har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Det reviderade planförslaget sändes ut på utställning under tiden 2014-05-26 – 2014-06-26. Utställningen kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2014-05-26. Förslaget var även utställt i Haninge Kommunhus foajé och på kommunens hemsida.

INKOMNA YTTRANDE

Under utställningstiden har 13 skriftliga 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 antagandehandlingen till följd av inkomna synpunkter.

Följande yttranden har inkommit under utställningen:

Myndigheter, organisationer, föreningar, kommunala nämnder med flera

Skrivelse nr:	Instans:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
1	Sveriges kommuner och landsting (SKL)	2014-05-25	Ja
2	Socialförvaltningen	2014-06-11	Ja
3	Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting	2014-06-19	Nej
4	Svenska kraftnät	2014-06-25	Ja
5	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOFH)	2014-06-26	Ja

6	Kultur- och fritidsförvaltningen	2014-06-27	Ja
7	Stockholms handelskammare	2014-06-30	Ja
8	Vattenfall	2014-06-30	Ja
9	Trafikverket	2014-07-14	Nej
10	Länsstyrelsen	2014-08-08	Ja

Sakägare

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
11	Marie Nyström	2014-05-27	Nej

Övriga inkomna synpunkter

Skrivelse nr:	Namn:	Inkommen	Synpunkterna tillgodosedda
12	Gunnar Lindholm	2014-06-09	Nej
13	Britt Jansson och Jan-Erik Olsson	2014-06-18	Nej

SAMMANSTÄLLNING AV INKOMNA SYNPKUNKTER MED KOMMENTARER

Synpunkter från myndigheter, organisationer och kommunala nämnder

1. Sveriges kommuner och landsting (SKL)

SKL avstår från att lämna något yttrande.

Planavdelningens kommentar:

-

2. Socialförvaltningen

Socialförvaltningen lämnade ett yttrande i samband med att Stadsdel Vega-detaljplan 4 var ute på samråd. Socialförvaltningen uttryckte sig då positivt till detaljplaneförslaget och framhöll vikten av blandade upplåtelseformer vilket vidarebefordrades till projektledare för Stadsdel Vega. Socialförvaltningen har inget att erinra.

Planavdelningens kommentar:

-

3. Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen ser positivt på att kollektivtrafiken prioriteras i utvecklingen av Stadsdel Vega och att detaljplanen möjliggör för en tät, stadsmässig bebyggelse med blandade funktioner. Trafikförvaltningen anser att flera av de synpunkter som förvaltningen lämnade i samband med detaljplanens samrådsskede har beaktats, men att vissa frågor kvarstår.

Trafiksystem

Trafikförvaltningen ser att det är väsentligt att de bereds möjlighet att delta i projektering av vägnät med mera. Förvaltningen anser att det är av vikt att cykelstråk illustreras samt trafikmängder på huvudgatan beskrivs.

Trafikförvaltningen anser att busshållplatsens föreslagna placering är för nära pendeltågsstationen vilket bedöms ineffektivt.

Buller

Trafikförvaltningen menar att störningsskyddsbestämmelse om att maximal ljudnivå om 45 dBA inomhus nattetid ska läggas till i plankartans bestämmelser. I planbeskrivningen bör bullerstörning från busstrafiken samt risk för bullerstörning från stationen avseende exempelvis högtalarutrop beskrivas. Trafikförvaltningen anser att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

Bostäder ska grundläggas och utformas så att stomljud i bostadsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.

Trafikförvaltningen anser att det i detaljplanen bör tydliggöras vilka krav som ställs på skolgården med avseende på buller.

Planavdelningens kommentar:

Trafiksystem

I detaljplanens genomförandeskede kommer projektering av vägnätet fortsätta ske och då finns möjlighet till fortsatt dialog mellan Haninge kommun och Trafikförvaltningen. Detta gäller även för busshållplatsens läge invid huvudgatan. Synpunkten vidarebefordras till projektledare för Stadsdel Vega. I illustrationsplan för Vega 4 illustreras gång- och cykelstråk som går längst med gatorna samt den gång- och cykelbana som planeras gå genom stadsdelsparken. Huvudgatans trafikmängder framkommer i trafikbullerutredning tillhörande detaljplanen.

Buller

En bestämmelse som anger att bostäder ska utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dB(A) och att maximal ljudnivå inte överstiger 45 dB(A) mellan klockan 19-07 har inför antagande införts i plankartan. Reglering av inomhusnivåer nattetid tillsammans med riktvärden för vibrationer inomhus gör att planavdelningen anser att stomljud vid tågpassager har hanterats inom ramen för detaljplanen.

Enligt Riksdagens antagna riktvärden för trafikbuller (Proposition 1996/97:53) som bör tillämpas vid nybyggnad av trafikinfrastruktur samt vid nybyggnad av bostäder bör skolgårdar och förskole-gårdar inte ha en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A). I den bullerutredning som gjorts för aktuell detaljplan kommer skolgården ha en ekvivalent ljudnivå om 50 till 55 dB(A). I plankartans informationsruta framkommer att risk för bullerregn ska beaktas genom att extempelvis få till stånd slutna gårdar med avsedd bebyggelsehöjd.

I de beräkningar som gjorts i trafikbullerutredningen tillhörande Vega 4 skiljs på vägtrafik och järnvägstrafik, vilket är den nivå som planavdelningen bedömer lämplig. Någon ytterligare beskrivning har inte gjorts i planbeskrivningen. I plankartans informationsruta beskrivs att lågfrekvent buller från bussar vid hållplatser ska beaktas vid utformning av närliggande bostäder.

4. Svenska kraftnät

Svenska kraftnät lämnade ett yttrande i samband med att Stadsdel Vega-detaljplan 4 var ute på samråd och har mot bakgrund av det inget ytterligare att erinra.

Planavdelningens kommentar:

-

5. Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOFH)

SMOFH lämnade ett yttrande i samband med att Stadsdel Vega-detaljplan 4 var ute på samråd och gör bedömningen att förbundets synpunkter i stort sett har besvarats, tillgodosetts eller vidarebefordrats till ansvariga inom projektets genomförande.

SMOFH framhåller att det i planbeskrivningen framgår att beräkningar som visar bullersituationen utom- och inomhus ska redovisas vid bygglovsansökan. SMOFH vill upprepa behovet av uppföljande bullermätningar för att redovisa att planlösningar och isolerande åtgärder fått önskad effekt och föreslår att detta exempelvis kan hanteras i genomförandebeskrivningen.

Planavdelningens kommentar:

Noteras. Detaljplanens genomförandebeskrivning (s.29) har kompletterats med skrivelse som anger att "Uppföljande bullermätningar utförs av exploatören för att redovisa att planlösningar och isolerande åtgärder fått önskad effekt."

6. Kultur- och fritidsförvaltningen

Kultur- och fritidsförvaltningen (nedan kallad KoF) lämnade ett yttrande i samband med att Stadsdel Vega-detaljplan 4 var ute på samråd och vill förutom att hänvisa till yttrandet framhålla ett antal punkter:

KoF poängterar vikten av god tillgänglighet i form av kollektivtrafik och gång-och cykelvägar inom området samt till närliggande områden. KoF understryker även vikten av tillgänglighet till kultur och fritidsaktiviteter inom området och till närområden för att skapa en större helhet för kultur- och fritidslivet i Haninge kommun.

KoF betonar betydelsen av att i ett tidigt skede planera för torg och parker för att skapa naturliga mötesplatser för människor och för att möjliggöra aktiviteter, rekreation och lek. När dessa områden byggs ut vill KoF att de ungas önskemål ska beaktas särskilt, bland annat med anledning av den dokumenterade obalans som finns med koppling till nyttjande av vissa typer av anläggningar. KoF bistår gärna med kunskapsunderlag och vägledning i denna fråga.

Förvaltningen framhåller att det utifrån deras perspektiv är viktigt att parker anläggs i anslutning till de bostäder som planeras i detaljplanen. Vid nybebyggnation är det angeläget att kultur-och fritidsaktiviteter planeras vilket bland annat innebär att lek och spontanidrott kopplas till området på ett naturligt sätt. Det kan bland annat vara genom parkstråk, öppna ytor och bevarande av befintlig natur.

KoF anser att utformandet av området måste ske med integrering av konstnärlig utsmyckning av stadsmiljön vilket kan göras parallellt med planering och utbyggnad eller senare tillsammans med medborgare.

Planavdelningens kommentar:

I samband med planläggning har rörelser genom gång, cykel och kollektivtrafik studerats och beaktats, både inom området och till övriga kommundelar.

I detaljplanen anges flera områden som allmän park, bland annat det som planeras att bli en stadsdelspark i Vega. Planeringen har skett med beaktande av befintlig natur och terräng vilket resulterat i att en stor del naturmark skyddas i planförslaget.

Synpunkt om att ungas önskemål ska beaktas särskilt i planering och genomförande samt konstnärlig utsmyckning vidarebefordras till projektledare för stadsdel Vega.

7. Stockholms handelskammare

Stockholms handelskammarens medlemmar som berörs av planen har tillfrågats och inkommit med synpunkter. Stockholms handelskammare ser positivt på utvecklingen av Stadsdel Vega och att nya bostäder planeras i Stockholms län med grund i den befolkningsökning som sker i länet. Stockholms handelskammare framhåller den ökade tillgängligheten genom den planerade pendeltågsstationen och trafikplats i planområdets närhet och ser positivt på att det planeras för infartsparkering och cykelgarage då detta underlättar tillgängligheten till och från stationen.

Planavdelningens kommentar:

Noteras.

8. Vattenfall

Vattenfall lämnade ett yttrande i samband med att Stadsdel Vega- detaljplan 4 var ute på samråd och har mot bakgrund av det inget ytterligare att erinra.

Planavdelningens kommentar:

-

9. Trafikverket

Trafikverket anser att genomförandet av pendeltågsstation på Nynäsbanan och en ny trafikplats vid Vega ska vara säkerställt innan Stadsdel Vega-detaljplan 4 kan antas. Haninge kommun behöver även säkerställa att detaljplanen inte strider mot innehållet i de avtal mellan Trafikverket, Haninge kommun och Trafikförvaltningen som är under framtagande.

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

Riksintresse

Nynäsbanan är av riksintresse för kommunikationer och ska därför skyddas mot åtgärder som kan försvåra åtkomsten till och nyttjande av järnvägsanläggningen.

Buller

Trafikverket anser att underlaget för bullerfrågan är ofullständig. I bullerutredningen ska en tredimensionell redovisning av bullerbelastningen av samtliga våningsplan genomföras och de olika bullerkällorna redovisas var för sig. Bullernivåer för planområdets norra del ska redovisas. Trafikverket framhåller att det inte framgår i genomförd bullerutredning om bullerskärmen är en förutsättning för beräkningarna.

Ett område i planen kräver tekniska åtgärder för att klara bullernivåerna. Trafikverket anser att denna lösning behöver beskrivas utförligare och att kommunen ska redogöra för om andra lösningar har studerats. Trafikverket anser inte att inglasade balkonger kan utgöra tyst uteplats.

Trafikverket anser att riktvärde för buller som anges i Infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53 ska följas och att ljudklass B ska tillämpas. Trafikverket anser att avstegsfall i det här läget inte är tillämpligt, men om kommunen ändå väljer att göra avsteg ska följande uppfyllas och regleras genom planbestämmelser:

- Vid ekvivalent ljudnivå mellan 55- 60 d(B)A ska byggnaden ha tillgång till tyst eller ljuddämpad sida.

- Vid ekvivalent ljudnivå mellan 60-65 d(B)A ska bostaden ha tillgång till tyst sida och det ska särskilt redovisas att den maximala ljudnivån inte överskrider 70 d(B)A (L_{max}) och inomhusnivån bör minst uppfylla ljudklass B enligt svensk standard SS 25267:2004 för bostäder och ljudklass B enligt Svensk Standard SS 25268:2007 för undervisningslokaler och vårdlokaler.

Utformningen av bullerskärm utmed järnvägen, delvis av glas och delvis av absorberande material ger en reflekterande effekt som inte har hanterats i detaljplanarbetet.

Om kommunen tillämpar avsteg från Trafikverkets norm är det kommunen som ansvarar för eventuella bullerstörningar i framtiden. Trafikverket ska hållas skadefri från eventuella åtgärder till följd av detta och Trafikverket kommer att ställa skadeståndsanspråk på kommunen vid eventuella kostnader som drabbar Trafikverket i detta avseende.

Vibrationer

Om vibrationsproblem uppstår i framtiden med åtföljande åtgärder ska dessa bekostas av annan än Trafikverket. Om risk finns för störande stomljud bör planbestämmelse införas.

Risk

Åtgärder som bedöms nödvändiga för att uppnå en acceptabel risknivå enligt riskanalysen ska föras in som planbestämmelse. Eventuell riskreducerande åtgärd som planeras inom järnvägens spårområde kräver Trafikverkets godkännande samt att avtal tecknas mellan Trafikverket och Haninge kommun.

Systemhandling för ny järnvägsanläggning

Plankartan måste justeras utifrån systemhandling för ny järnvägsanläggning för att säkerställa att mark för järnväg får rätt planbestämmelse. Gräns för järnvägsfastighet avses förläggas vid släntfot.

Trafikverket planerar att i samband med utbyggnad av ny järnvägsanläggning förlägga ett tillfälligt förbigångsspår samt anlägga tillfälliga byggvägar på vad som i detaljplanen anges som annan användning än järnvägstrafik. Trafikverket förutsätter att Haninge kommun säkerställer att aktuell detaljplan möjliggör detta och att det framkommer i planhandlingarna.

Tryckbankar

Utbredning och höjdsättning av tryckbankar behöver säkerställas i plankartan för att säkra järnvägens stabilitet som kräver en viss höjdsättning. Det projekteringsmaterial som är överenskommet mellan Trafikverket och Haninge kommun måste följas. Schaktning eller annan åtgärd som kan påverka tryckbankens funktion får inte ske utan att vara accepterade av Trafikverket. Om tryckbankarna inte ägs av Trafikverket måste de säkerställas genom servitut.

Markförhållanden och markarbeten i järnvägens närhet

Trafikverket skriver att det är av vikt att säkerställa att järnvägsanläggningen inte påverkas negativt av markarbeten så som schaktning, sprängning och grundläggning enligt tidigare samrådsyttrande. Vid arbeten som kan påverka järnvägen ska samråd ske med Trafikverket om behov av riskanalys, utredningar, kontrollprogram med mera. Det är av vikt att grundvattennivån inte påverkas varför det bör säkerställas att exploatering inte påverkar nivån.

Eventuella kostnader som orsakas av markarbeten i järnvägens närhet bekostas av annan än Trafikverket.

Bebyggelsefritt avstånd

Trafikverket anser generellt att 30 meter från spårmitt ska vara bebyggelsefritt vilket har beaktats bortsett från på parkeringen i norr och vid stationen. Trafikverket framhåller att

möjlighet att uppföra bebyggelse på dessa områden ska begränsas. Öppna parkeringar och köryta bör anläggas som närmast 15 respektive 9 meter från spårmit.

Vegetation utmed järnvägen

Träd och buskar för nära järnvägen kan orsaka problem, Trafikverket driver ett nationellt projekt för att röja höga träd inom 20 meter från spårmit vilket bör beaktas.

Planavdelningens kommentar:

Buller

Planavdelningen menar att avstegsfall kan anses vara motiverat med hänvisning till Boverkets "Allmänna råd 2008:1" där det beskrivs att avsteg kan 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.

Planavdelningen bedömer att trafikbullerutredningen (Trafikbullerutredning Vega 4, Ramböll, 2013-12-13) kan anses vara tillräcklig som beskrivning och underlag för bullerfrågorna. Trafikbullerutredningens beräkningar bygger på att bullerskärmen är utförd, vilket kan ses i tillhörande karta nr.01 och 02. Detta har förtydligats i detaljplanens planbeskrivning (s.24).

Den fördjupade redovisningen (Vega 4- skärmar längs väg, Ramböll 2014-02-21) för det kvarter som enligt trafikbullerutredningen inte klarar bullerkraven visar att kraven uppnås med tekniska lösningar och planavdelningen bedömer därför att det inte finns behov av utförligare beskrivning.

En bullerutredning (Vegastaden, Haninge kommun, Detaljplan 1: trafikbullerutredning, åtgärder, Ingemansson, 2009-12-18) togs fram i samband med Vegastaden- detaljplan 1 som vann laga kraft 2010-12-17, där även den norra delen av Stadsdel Vega- detaljplan 4 ingår. Bullerutredningen visar att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå understigs för det aktuella området. Beräkningarna är gjorda 2 meter över mark. Inför antagande har detta förtydligats i planbeskrivningen (s. 24).

Inför antagande har plankartan kompletterats med bestämmelse som anger att "Bostäder skall utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dB(A) och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dB(A) mellan kl. 19-07."

Bullerskärmen utmed järnvägen regleras i gällande detaljplan D212. I plankartans informationsruta anges vad som ska beaktas vid utformning av bullerskärm.

Vibrationer

En utredning avseende markvibrationer för Stadsdel Vega - detaljplan 2 (Tyréns 2008-02-13, kompletterad 2008-03-26) och som även omfattar del av detaljplan för Vega 4. Rapporten anger bland annat att registrerade vibrationer från pendeltågstrafiken ligger under 0,4 mms/s, vilket är anggett som riktvärdet för störning i Banverkets och Naturvårdsverkets skrift "Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik (2006-02-01). Under plankartans rubrik "Störningsskydd" finns bestämmelse som anger att bostäder ska utformas så att inte värden för vibrationer överstiger 0,4 mm/s vägd RMS.

Risk

Planbestämmelser gällande risk är utformade enligt den till detaljplanen hörande riskanalysens (Brandskyddslaget 2013-11-01) rekommendationer.

Systemhandling för ny järnvägsanläggning

Plankartan har inför antagande justerats i enlighet med systemhandling för ny järnvägsanläggning.

Planavdelningen bedömer att detaljplanens plankarta inte bör belastas med tillfällig användning av förbigångsspår och byggvägar på vad som i detaljplanen har annan användning. Detta kommer att lösas i samband med bygglovshantering i genomförandeskedet samt genom erforderliga avtal.

Tryckbankar

Att redovisa utbredning och höjdsättning av tryckbankar i plankartan innebär att detta låses fast den dag detaljplanen vinner laga kraft. Då utbredning och höjdsättning är beroende av fortsatt projektering kan detta leda till planavvikelse. Planavdelningen menar därför att tryckbankarnas utbredning och höjdsättning ska lösas genom erforderliga avtal och villkor.

Inför antagande kompletteras plankartans informationsruta under ny rubrik "Järnvägen och dess tryckbankar" med text om att tryckbankarnas nivåer ska beaktas vid åtgärder i område för tryckbank och att tidig kontakt tas med Trafikverket. I anslutning till plankartans informationsruta införs också en översiktlig figur över tryckbankarnas utbredning.

Markförhållanden och markarbeten i järnvägens närhet

Frågor om markförhållanden och markarbeten i järnvägens närhet berör genomförandet och överlämnas till avtal mellan Trafikverket och kommunen inför antagande av detaljplanen.

Inför antagande kompletteras plankartans informationsruta samt genomförandebeskrivningen med skrivelse om behovet av hänsyn till järnvägen och att erforderliga avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen kring dessa frågor (s.30).

Bebyggelsefritt avstånd

Plankartan har justerats och säkerställer bebyggelsefritt avstånd genom att begränsa markens bebyggande för parkeringarna längs med Nynäsbanan, detta bortsett från ett användningsområde beläget 27 meter från spårmittpunkt som ska säkerställa möjligheten att bygga cykelgarage i närhet av framtida pendeltågsstation.

Vegetation utmed järnvägen

Inför antagande kompletteras plankartans informationsruta under ny rubrik "Vegetation" med text om att beakta Trafikverkets internationella trädskyddsprojekt.

10. Länsstyrelsen

"Utställd detaljplan för stadsdel Vega detaljplan 4, Haninge kommun

Handlingar daterade i maj 2014 har översänts till Länsstyrelsen i samband med utställning enligt 5 kap. 23 § plan- och bygglagen (ÄPBL 1987:10).

Planförslaget utgör en del av programområdet för stadsdel Vega. En förutsättning för utbyggnaden i området är att en ny pendeltågsstation på Nynäsbanan och en ny trafikplats på väg 73 kommer till. Planförslaget omfattar ny stadsbebyggelse, bostadsbebyggelse (ca 710 lägenheter), verksamhetslokaler och en skola/aktivitetshus.

Planeringen av en ny stadsdel har pågått under en längre tid. Länsstyrelsen har tidigare bl.a. yttrat sig över "Vega-Norrby Utvecklingsprogram" 1996 och "Planprogram för Vegastaden" 2006. Länsstyrelsen yttrade sig senast i ett samrådsyttrande daterat den 20 september 2013. Länsstyrelsen framförde då synpunkter angående bl.a. riskfrågor och påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten.

Planförslaget är förenligt med inriktningen i kommunens översiktsplan som anger Vegastaden som ett förändringsområde. Området är också utpekad som en del i regional stadskärna i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm, RUF 2010.

Länsstyrelsen har i sin roll att samordna statliga intressen tagit del av yttranden från Trafikverket (granskningsyttrande daterat 4 juni 2014).

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar och underlag att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL. Denna bedömning förutsätter att kommunen beaktar de synpunkter som framförs nedan om avstånd mellan Nynäsbanan och ny bebyggelse.

Länsstyrelsen förutsätter också att nedanstående synpunkter avseende buller och förenlighet med systemhandlingar för järnvägsanläggningen beaktas.

Länsstyrelsens synpunkter

Transporter med farligt gods

Länsstyrelsen konstaterar att riskanalysen har uppdaterats och att plankartan har kompletterats med bestämmelser om bl.a. friskluftsintag och utrymningsvägar. Länsstyrelsen noterar att olika avstånd har angetts, i planbestämmelser och informationsruta, för när friskluftsintag ska riktas mot sida som inte vetter mot järnvägen. Texten i informationsrutan bör utgå eller justeras så att den överensstämmer med bestämmelsen om att "friskluftsintag i byggnader inom 50 meter från järnvägen ska utformas med minst en utrymningsväg som inte vetter mot järnvägen".

Länsstyrelsen anser att det i planhandlingarna bör förtydligas om bullerskärmar längs Nynäsbanan (inom lagakraftvunnen detaljplan 2) kommer att utföras så att brandfarlig vätska inte kan rinna mot planområdet i händelse av en olycka med farligt gods.

Ny bebyggelse intill Nynäsbanan

Länsstyrelsen rekommenderar ett bebyggelsefritt avstånd mellan ny bebyggelse och järnväg. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att det inte är lämpligt med parkeringshus på föreslagna avstånd. Utformning av parkeringshus och avstånd till järnväg behöver beskrivas ytterligare inför antagande. Konstruktionen i bebyggelse på korta avstånd behöver dimensioneras för att klara påkörning av en olycka med urspåret tåg. Bebyggelse på korta avstånd från järnväg kan ge ökad risk för kollision vilket kan medföra ökad sannolikhet för utsläpp av farligt gods. Korta avstånd bedöms påverka säkerheten för resenärerna, möjligheterna till drift och underhåll samt åtkomst för räddningstjänsten.

Buller

Bullerutredningen (Trafikbullerutredning Vega 4, Ramböll, 2012-12-13) har efter samrådet kompletterats med en utredning (Vega 4- skärmar längs väg, Ramböll, 2014-02-21) om hur avsteg kan klaras för terrasshusen i detaljplanens nordöstra del. Kompletteringen visar att med inglasade balkonger finns förutsättningar för att klara avstegsfall i berörda hörnlägenheter. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar, till exempel specialkonstruerade fönster, eller inglasade balkonger kan användas vid enstaka lägen men inte som en generell lösning inom ett bostadskvarter. Underlaget redovisar inte hur många lägenheter som kan komma att behöva inglasade balkonger, eller i vilken omfattning balkongerna behöver glasas in. Ovanstående behöver förtydligas innan planen kan antas. I bullerutredningarna saknas redovisning av bullernivåer i detaljplanens norra del. Länsstyrelsen anser att underlaget behöver kompletteras för att visa att bebyggelsen inom hela området kan få godtagbara bullernivåer.

Nynäsbanan - Riksintresse kommunikationer

Länsstyrelsen har tagit del av Trafikverkets granskningsyttrande över detaljplanen (ärendenummer TRV 2014/40375). Länsstyrelsen förutsätter att kommunen har fortsatt dialog med Trafikverket för att justera avvikelser mellan systemhandlingar för ny järnvägsanläggning och detaljplanen.

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

Miljökvalitetsnormer för vatten

Intentionen i planförslaget är att tillförsel av dagvatten och föroreningar till vattenförekomsten Drevviken inte ska öka jämfört med nuläget. I den dagvattenutredning (Dagvattenutredning Stadsdel Vega detaljplan 4, Stockholm 2014-02-10, Ramböll) och miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram till planförslaget redovisas ett flertal olika typer av åtgärder som behövs för att bromsa flöden, magasinera och rena dagvatten från området. Länsstyrelsen förutsätter att dessa åtgärder genomförs för att inte föroreningstillförseln till Drevviken ska öka.”

Planavdelningens kommentar:

Transporter med farligt gods

Den text som i informationsrutan anger att friskluftsintag i byggnader inom 100 meter från järnvägen ska vändas mot gård (trygg sida) har inför detaljplanens antagande utgått.

Förtydligande om bullerskärmarnas möjlighet att hindra att brandfarlig vätska från att nå planområdet i händelse av olycka med farligt gods har förtydligats i planbeskrivningen (s.25).

Ny bebyggelse intill Nynäsbanan

Plankartan har justerats och säkerställer bebyggelsefritt avstånd genom att begränsa markens bebyggande för parkeringar längst med Nynäsbanan, detta bortsett från ett användningsområde beläget 27 meter från spårmittpunkt som ska säkerställa möjligheten att bygga cykelgarage i närhet av framtida pendeltågsstation.

Buller

Planavdelningen bedömer att den fördjupade redovisningen (Vega 4- skärmar längs väg, Ramböll 2014-02-21) av det kvarter som enligt trafikbullerutredningen (Trafikbullerutredning Vega 4, Ramböll, 2013-12-13) inte klarar bullerkraven visar att kraven uppnås med tekniska lösningar, någon mer fördjupad utredning anses därför inte behövas.

En bullerutredning (Vegastaden, Haninge kommun, Detaljplan 1: trafikbullerutredning, åtgärder, Ingemansson, 2009-12-18) togs fram i samband med Vegastaden- detaljplan 1, där även den norra delen av Stadsdel Vega- detaljplan 4 ingår. Bullerutredningen visar att 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå understigs för det aktuella området. Beräkningarna är gjorda 2 meter över mark. Inför antagande har detta förtydligats i planbeskrivningen (s.24).

Nynäsbanan - Riksintresse kommunikationer

Dialog har förts med Trafikverket och avvikelser mellan systemhandling för ny järnvägsanläggning och plankartan har justerats inför antagande av detaljplanen (se även svar på Trafikverkets yttrande, nr.8).

Sakägare

11. Marie Nyström, boende på Jökelvägen

Skrivandens fastighet gränsar inte till planområdet men fastigheten har ett avtalsservitut till sin förmån som belastar Täckeråker 2:79.

Marie Nyström ställer sig frågande till den i detaljplanen föreslagna parkering intill Jökelvägen ur trafiksäkerhets- och miljösynpunkt. Gatan upplevs idag som otrygg med anledning av dess utformning, den är smal och saknar trottoarer och används bland annat av de barn som ska transportera sig till Måsöskolan och Alprosens förskola. Stadsbyggnadsförvaltningen har tidigare framfört att intentionen varit att hålla nere trafiken på Jökelvägen genom utformning och skrivanden menar att en parkering på platsen går emot den avsikten och istället uppmanar till ökad bilanvändning.

Marie Nyström undrar vem som är tänkt att använda parkeringen och framhåller att det finns en risk att den står tom och istället används av mopedister. Skrivanden föreslår att det istället möjliggörs för aktiviteter för barn och ungdomar på platsen och ger exempel på en skateboardpark eller liknande.

Planavdelningens kommentar:

Anledningen till att mark reserveras för parkering i planförslagets norra del är för att täcka ett eventuellt kommande behov av infartsparkering för pendeltågstrafikanter. Intill parkeringen finns planer på att bygga en gångbro över spåret vars nedgång kommer att vara i direkt närhet till plattformen i station Vega samt en uppgång i anlutning till denna. Parkeringen fungerar som ett markreservat för behov vid framtida byggnation av uppgång. Parkeringen kommer således inte att byggas om inte denna uppgång byggs.

Inför antagande har plattformens utbredning förtydligats i illustrationsplanen.

Planavdelningens bedömning är att parkeringen kommer att påverka trafikmängden på Jökelvägen i begränsad omfattning, dels på grund av att gatan kommer att öppnas upp mot Vega 1 och att trafikanter tenderar att välja den väg som de anser smidigast för dem vilket i detta fall torde vara via Vega 1.

Om bilförbindelsen och parkeringen ändå skapar trafikproblem kan trafikbegränsande åtgärder vidtas på de sträckor som anses nödvändiga utan att detaljplanen behöver ändras.

Övriga inkomna synpunkter

12. Gunnar Lindholm, boende i Jordbro

Gunnar Lindholm skriver att kvartersmarken i den södra delen av Stadsdel Vega-detaljplan 4 föreslås för nära Kolartorps naturreservat vars syfte är att skydda de jättegrytor som finns i berget. Skrivanden framhåller även att grundläggningsarbete av bebyggelse och vägar i den kuperade terrängen kommer att innebära bergssprängningar vilket skulle medföra stora ingrepp i naturen och därmed skulle skada helhetsintrycket av naturreservatet. Ett skyddsavstånd mellan naturreservat och bebyggelse om minst 75 meter krävs för att skydda den unika miljön.

Planavdelningens kommentar:

Planavdelningen har tillsammans med kommunens miljöenhet utrett kantzonen mot Kolartorps naturreservat och bedömt att den kantzon som planeras är tillräcklig då naturreservatets främsta syfte är att skydda de jättegrytor som finns i området. I planförslaget varierar kantzonen mellan naturreservat och planerat område för bostäder mellan 9 och 30 meter. I den del av användningsområdet för bostadsändamål som ligger närmast naturreservatet anges i nuvarande förslag enligt planbestämmelse (n_2) att marken ska bevaras i naturligt skick vilket innebär att schaktning, fyllning, sprängning eller fällning av träd inte är tillåtet. Om område markerat med n_2 räknas in i kantzonen är det minsta avståndet 13 meter.

13. Britt Jansson och Jan-Erik Olsson, boende på Åsvägen

Skrivandens fastighet gränsar inte till planområdet. Fastigheten är belägen inom den detaljplan (Kolartorp 3) som i söder angränsar till planområdet för Vega 4.

Britt Jansson och Jan-Erik Olsson anser det olämpligt att göra en bilförbindelse från den södra delen av detaljplan 4 genom Kolartorp 3 via Linnévägen då det skulle innebära ökad biltrafik på Linnévägen, Bergknallevägen, Åsvägen och Sippvägen. Skrivanden ser med

anledning av ökad genomfartstrafik en förhöjd risk för olyckor och inbrott och framhåller att de vill bevara områdets lugna karaktär även i fortsättningen. Skrivanden önskar att den planerade genomfarten ändras till en gång- och cykelväg.

Planavdelningens kommentar:

Planavdelningen ser ett behov av att gatan möjliggörs för genomfart för biltrafik för att skapa robusta förbindelser mellan befintlig och planerad bebyggelse i Vega och Kolartorp.

Gatan som möter Linnévägen i planförslaget har utformningen lokalgata och har anpassats efter Linnévägens nuvarande karaktär. Gatan planeras bli cirka fem meter bred och utan gång- och/eller cykelbana för att inte uppmuntra till genomfartstrafik, som istället ska ledas till huvudgatan.

Om bilförbindelsen ändå skapar trafikproblem kan trafikbegränsande åtgärder vidtas på de sträckor som bedöms nödvändiga utan att detaljplanen behöver ändras.

Sammanfattning

Utöver redaktionella ändringar har planhandlingarna efter samrådet ändrats, kompletterats och förtydligats, främst genom följande punkter:

Plankarta

- Tidigare avvikelse mellan systemhandling för järnvägsanläggningen och planområdet har justerats.
- Bestämmelsen som medgav 4,0 meter som högsta totalhöjd inom parkeringsytorna längs med järnvägen har tagits bort och ersatts med "prickmark" med undantag för parkeringsytan invid stationen som ska säkerställa möjligheten att bygga cykelgarage i närhet av framtida pendeltågsstation.
- Utformningsbestämmelse om färdigt golv har begränsats till område som angränsar mot huvudgatan och utnyttjandegrad har ändrats efter de justerade egenskapsområdena.
- Bestämmelse e_1 som anger utnyttjandegrad för flerbostadshus med bruttoarea i tusentals kvadratmeter har justerats, detta för att rätta till det fel som skedde sent under detaljplaneprocessen.

Planbestämmelser

- Tillägg av bestämmelse som anger att "Bostäder skall utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dB(A) och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dB(A) mellan kl. 19-07."

Informationsrutan

- Tillägg av "Järnvägen och dess tryckbankar: Vid åtgärder i område för tryckbankar för järnväg beaktas tryckbankarnas nivåer. Tidig kontakt tas med Trafikverket. Tryckbankarnas utbredning: se fig. här intill. Även vid planering av övriga åtgärder som kan påverka järnvägen och dess tryckbankar (schaktning, sprängning m m) är ett tidigt samråd med Trafikverket viktigt, där Trafikverket ges möjlighet att granska riskanalys och ta del av kontrollprogram m.m."
- Tillägg av översiktlig figur som visar tryckbankarnas utbredning.
- "Friskluftsintag i byggnader inom 100 meter från järnvägen ska vändas mot gård (trygg sida)" har tagits bort.
- Tillägg av "Vegetation: Beakta Trafikverkets nationella trädssäkringsprojekt vid järnväg."

Illustrationsplan

- Illustrationsplanen har justerats utifrån pågående projektering av gata samt systemhandling för järnvägsanläggning.

Gestaltningssprogram

- Gestaltningssprogrammets sista sida har justerats utifrån rättelse av tillåten exploateringsgrad i plankartan.

Planbeskrivning och genomförandebeskrivning

- Förtydligande om bullerskärmens möjlighet att hindra brandfarlig vätska från att nå planområdet i händelse av olycka med farligt gods (s.25).
- Förtydligande om att trafikbullerutredning för Vega 1 har utrett bullernivåerna för det norra användningsområde som anger kvartermark, bostäder i aktuell detaljplan (s.24)
- Tillägg av skrivelse om att uppföljande bullermätningar utförs av exploatören för att redovisa att planlösningar och isolerade åtgärder fått önskad effekt (s.29).
- Tillägg av skrivelse om behovet av hänsyn till järnvägen och att erforderliga avtal träffas mellan Trafikverket och kommunen kring dessa frågor (s.30).
- Beräkning av antal lägenheter och bruttoarea (s.15) samt parkeringsbehov (s.22-23) utifrån plankartan justering av tillåten exploatering.

Planhandlingarna har revideringsdatum 2014-11-06.

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

Stadsbyggnadsförvaltningen
Plan- och bygglovsavdelningen

Sara Eriksdotter
Plan- och bygglovschef

Sofia Anesäter Olsson
Planarkitekt