



Haninge
kommun

Kommunstyrelseförvaltningen

Detaljplan för Kolartorp 5:1 med flera
Kommundel Handen

PLANBESKRIVNING



SAMRÅDSHANDLING

Standard planförfarande
2025-01-14 rev 2026-04-23

DETALJPLANENS HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Kvalitetsprogram
- Undersökning om betydande miljöpåverkan

UTREDNINGAR

- Geoteknisk utredning, Tekniskt PM och MUR (2016-12-23), *Sweco Civil AB*
- Grundvattenmätningar (2019-05), *Sweco Civil AB*
- Miljöteknisk undersökning och riskbedömning (2019-10-01), *Geoveta*
- Riskanalys (2019-10-28), *Brandskyddslaget*
- Naturvärdesinventering (2023-03-10), *Ekologigruppen*
- Trafikutredning (2024-07-08), *WSP*
- PM Vibrationsutredning (2024-08-13), *WSP*
- Dagvattenutredning (2024-11-19), *WSP*
- Trafikbullerutredning (2024-11-22), *WSP*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	7
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	11
DETALJPLANEFÖRSLAG.....	30
DETALJPLANENS KONSEKVENSER	51
DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE	56

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen är att bidra till utvecklingen av den regionala stadskärnan genom att möjliggöra för nya bostäder i form av flerbostadshus och radhus i kollektivtrafiknära läge. Detaljplanen skapar också möjligheter för en förbättrad gatustruktur och att en ny förskola uppförs samt att naturvärden och rekreation värnas.

Detaljplanen bidrar till att utveckla västra Handen med en attraktiv och stadsmässig karaktär samtidigt som att kopplingen mellan stadsdelarna Handen och Vega stärks. Planområdet ligger precis intill Nynäsbanan och avsikten är att utveckla platsen med tätare bebyggelse mot järnvägen för att skapa en bullerskyddad boendemiljö och att bebyggelsen sedan avtar i skala för att möta kringliggande villabebyggelse.

Detaljplanen möjliggör för cirka 350 bostäder, varav 16 radhus, samt en ny förskola med sex avdelningar.

INLEDNING

BAKGRUND

En ansökan om planbesked inkom 2015-07-15 för fastigheten Kolartorp 5:1 från fastighetsägaren Stalands Fastigheter AB. Syftet med ansökan var att upprätta en detaljplan på ej detaljplanelagd mark och skapa förutsättningar för bostäder i form av flerbostadshus och radhus alternativt parhus i varierande skala. Kommunstyrelsen tog beslut om positivt planbesked 2015-10-26 § 270.

Kommunstyrelsen gav 2016-04-04 § 115 stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att arbeta fram en detaljplan för Kolartorp 5:1.

Under 2022 utökades planområdet till att även inkludera fastigheterna Kolartorp 6:5, 6:21 och 6:22 samt del av Söderbymalm 3:466. I planområdet ingår även den del av Tallbacksvägen som omger dessa fastigheter.

Ett plankostnadsavtal har upprättats mellan kommunen och fastighetsägaren för att reglera hur kostnader för framtagande av detaljplanen ska fördelas.

Parallellt med att planprocessens detaljplanesamråd inleds så pågår även en lantmäteriförrättning med syfte att upplösa delar av samfälligheterna Söderby S:21 och S:22. Samfälligheterna omfattar Tallbacksvägen och har ett stort antal delägare. När förrättningen är slutförd så kommer mark som planläggs för allmän gata att överföras till den kommunägda fastigheten Kolartorp 1:185.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

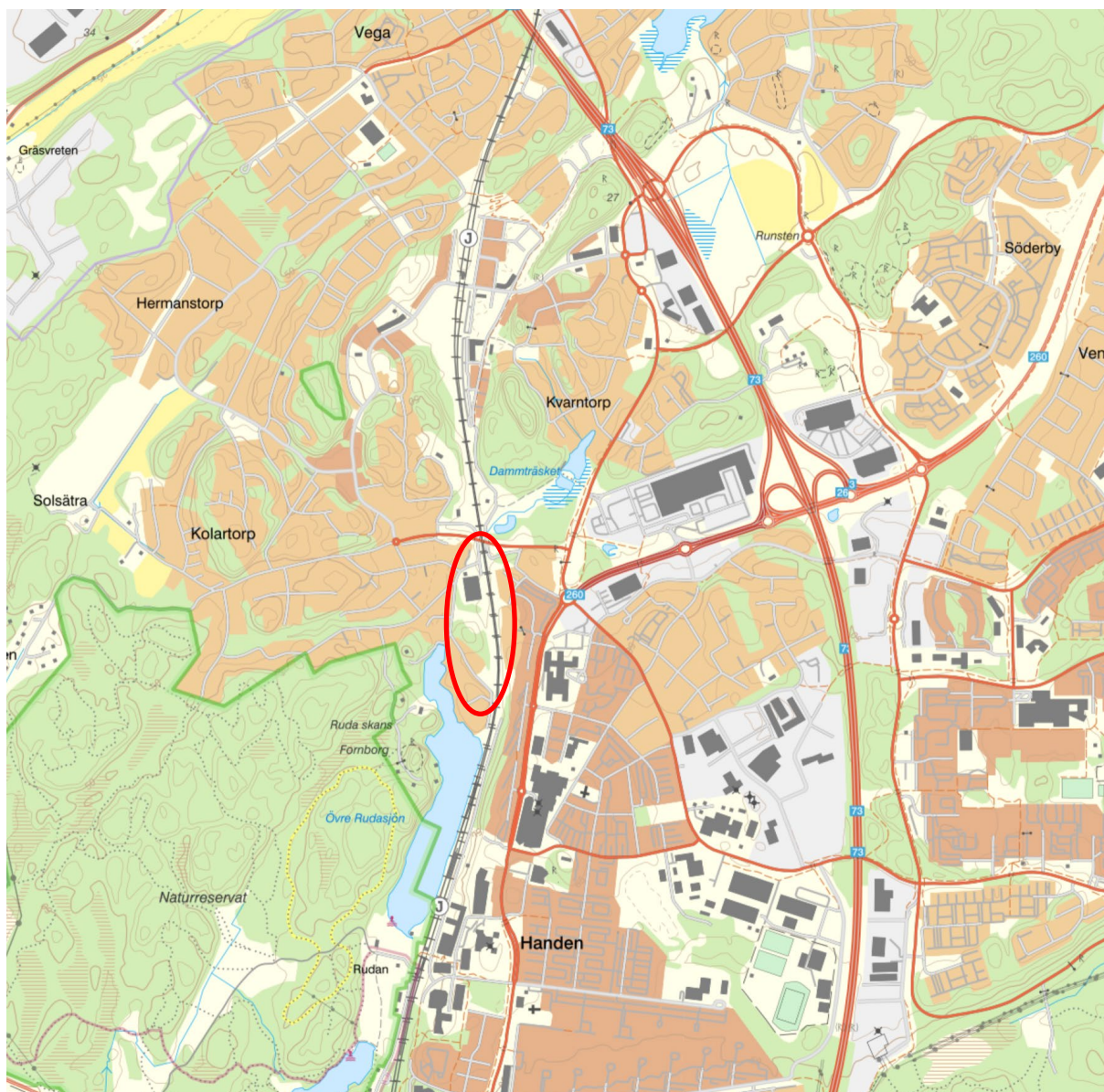
Syftet med detaljplanen är att bidra till utvecklingen av den regionala stadskärnan genom att möjliggöra för nya bostäder i form av flerbostadshus och radhus i kollektivtrafiknära läge. Detaljplanen skapar också möjligheter för en förbättrad gatustruktur och att en ny förskola uppförs samt att naturvärden och rekreation värnas.

Detaljplanen bidrar till att utveckla västra Handen med en attraktiv och stadsmässig karaktär samtidigt som att kopplingen mellan stadsdelarna Handen och Vega stärks.

Planområdet ligger precis intill Nynäsbanan och avsikten är att utveckla platsen med tätare bebyggelse mot järnvägen för att skapa en bullerskyddad boendemiljö och att bebyggelsen sedan avtar i skala för att möta kringliggande villabebyggelse.

LÄGE OCH AREAL

Planområdet ligger i Kolartorp mellan kommunens centrala delar i Handen och den nya stadsdelen Vega. Nynäsbanan går precis öster om planområdet. Planområdet är cirka 4,3 hektar stort och består huvudsakligen av fastigheten Kolartorp 5:1 samt de mindre fastigheterna Kolartorp 6:5, 6:21, 6:22 och Söderbymalm 3:466. Till planområdet hör även Tallbacksvägen.



Figur 1 Kartbild över Handen och Vega med ungefärligt planområde markerat med rött.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet består av fastigheten Kolartorp 5:1 som ägs av exploatören Kolartorp Strand AB (fd Stalands Fastigheter AB), samt två villafastigheter, Kolartorp 6:21 och 6:22, som har förvärvats av exploatören. I planområdet ingår även fastigheten Kolartorp 6:5 som ägs av Haninge kommun och som har direktanvisats till exploatören. Delar av de kommunägda fastigheterna Kolartorp 1:185 och 1:4 samt samfälligheterna Söderby S:21 och S:22 ingår i planområdet då de omfattar kringliggande gatunät. I samfälligheterna finns omkring 200 delägare.

PLANPROCESSEN

En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, till exempel markytans utformning, fastighetsindelning och byggrättens storlek. Detaljplaneringen regleras av Plan- och bygglagens (PBLs) fjärde och femte kapitel, och ska enligt denna lag följa en viss handläggningsordning.

Detaljplanen handläggs enligt Plan- och bygglagen 2010:900 (i dess lydelse efter 1 januari 2015) med standardförfarande.

Pilen nedan visar planprocessens olika skeden och nu är detaljplanen i samrådsskedet. För mer information om planprocessen se kommunens hemsida haninge.se.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN 2030 – MED UTBLICK MOT 2050

Kommunens översiktsplan, antagen 2016, täcker hela kommunen och ger generella riktlinjer för hur den bebyggda och obebyggda miljön ska utvecklas. I översiktsplanen pekas planområdet ut som del i utvecklingen av centrala Handen och den regionala stadskärnan. Planområdet är till största del utpekade som medeltät stadsbygd och en mindre del i söder som gles stadsbygd.

Planförslaget bedöms vara i linje med översiktsplanen.

REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLMSREGIONEN (RUF5 2050)

Den *Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5 2050)* antagen 2018, pekar ut riktningen för regionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2050.

Haninge centrum är utpekade som en regional stadskärna och Handen ska utvecklas till en stadsmiljö som är attraktiv för boende och verksamheter i hela södra Stockholmsregionen. I stadskärnan läggs vikt på förtätning genom att nyttja marken effektivare med en blandning av bostäder, arbetsplatser och kommersiell service.

STADSUTVECKLINGSPLAN FÖR HANINGE STAD

Stadsutvecklingsplanen, antagen 2018, är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen och redovisar kommunens inriktning och ambitioner med den fortsatta utvecklingen.

Planområdet är i stadsutvecklingsplanen utpekade som medeltät stadsbebyggelse, vilket definieras som stadskvarter med medelhög täthet och en generell stadsskala på upp till 4 våningar. Det befintliga området föreslås omvandlas och utvecklas till blandad stad med tonvikt på bostäder. Stadsutvecklingsplanen föreslår även en förskola inom planområdet.

Beträffande karaktär och gestaltning på det område som benämns som Norra Handen kan enligt stadsutvecklingsplanen en viss förtätning av den mest centralt belägna villabebyggelsen skapa en mjukare övergång mellan stadens högre bebyggelsetäthet och Kolartorp. Detta skapar en tydligare entré till stadskärnan från pendeltåget norrifrån samtidigt som man tillför en målpunkt som kan markera slutet/början på en ny strandpromenad runt Övre Rudasjön.

I Haninge stad ska det vara självklart att röra sig mellan olika målpunkter, till fots eller med cykel. Prioritetsordningen kring stadens transportsystem syftar till att få ett gaturum och trafiknät som är planerat, utformat och underhållet utifrån gåendes och cyklisters behov. I stadsutvecklingsplanen finns en passage utpekad längs med järnvägsspåren för rekreation och kommunalt cykelstråk.

DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

Den norra delen av planområdet omfattas av detaljplan D82 (antagen 1994) och reglerar Tallbacksvägen som allmän plats. Planområdet omfattas i övrigt inte av någon gällande detaljplan eller områdesbestämmelser.

TRAFIKSTRATEGI OCH PARKERINGSSTRATEGI

Haninge kommuns trafikstrategi, antagen 2018, ger en samlad bild av Haninges långsiktiga ambition för att utveckla trafiksystemet genom målbilden ”Resor i Haninge ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga”. Ett utpekat inriktningsmål i trafikstrategin är att andelen resor som sker via gång, cykel och kollektivtrafik ska öka, samtidigt som andelen resor med personbil ska minska.

Kommunens parkeringsstrategi, antagen 2018, innehåller riktlinjer för hur parkering ska behandlas och räknas ut i stadsbyggnadsprojekt.

Parkeringsstrategin bygger på fyra övergripande mål:

- **Staden blir tillgänglig.** Detta innebär att konkurrenskraften för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska stärkas samtidigt som tillgängligheten för bilburna upprätthålls. Det ska vara lätt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.
- **Marken används effektivt.** Markparkeringar ska undvikas i de lägen som lämpar sig väl för förtätning med ny bebyggelse. För att motverka en överkapacitet av ytor för bilparkeringar ska parkeringsbehovet vid ny- och ombyggnation bestämmas enligt varje projekts specifika förutsättningar. Detta innebär att flexibla parkeringstal ska tillämpas vid ny- och ombyggnation och parkeringstalet är därför beroende av projekt- och lägesspecifika förutsättningar.
- **Stadsmiljön blir attraktiv.** Utbyggnaden av stadskärnan och andra centrala tätorter i Haninge ska styras utifrån vilka stadsmiljöer vi vill skapa. Stadsmiljön planeras i en mänsklig skala där trafikplaneringen följer prioriteringsordningen mellan trafikslag.
- **Hållbart resande ska uppmuntras.** Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras så att oönskad miljöpåverkan som koldioxidutsläpp och trafikbuller minskar. Planering för cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar.

Till parkeringsstrategin hör en tillämpningsbilaga¹ som ger vägledning för hur parkeringsbehovet för bil och cykel beräknas vid ny- och ombyggnation. Tillämpningsbilagan utgör stöd i både plan-

¹ Haninge kommun (2023), *Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter, version 2023-12-13*

och bygglovsprocess. Under planprocessen identifieras parkeringsbehovet och det slutgiltiga parkeringstalet fastställs i samband med bygglovsprövningen.

RIKSINTRESSEN

Planområdet angränsar Nynäsbanan som utgör ett riksintresse för trafikslagets anläggningar enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Nynäsbanan är enligt riksintressets beskrivning av interregional betydelse. Områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen. Riksintresse för trafikslagets anläggningar innebär att kommunen, i sin planering, behöver beakta både det fysiska markanspråket och infrastrukturens funktion. Riksintresseanspråket är ett markanspråk som omfattar ett område för att säkerställa drift, underhåll och angöring.

Längs med Nynäsbanan finns servitut 0136L-2022/2.1 som ger Trafikverket rätt att avverka och röja träd och buskar för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften.

MILJÖKVALITETSNORMER

Vatten

Områdets recipient är Drevviken. I dagsläget klassificeras ekologisk status i Drevviken som otillfredsställande och kemisk status är ej god. Miljökvalitetsnormen (MKN) anger att god ekologisk status ska uppnås till 2033, med olika tidsfrister (2027 och 2033) för olika typer av kvalitetsfaktorer. Klassningen av kemisk status baseras på att ämnena kvicksilver, polybromerade difenyletrar (PBDE), PFOS, antracen och tributyltenn överskrider gränsvärdena. MKN för kemisk status är att god kemisk ytvattenstatus ska uppnås, med undantag för de överallt överskridna ämnena PBDE och kvicksilver, till 2027. Det finns flera pågående stadsutvecklingsprojekt inom Haninges regionala stadskärna som har Drevviken som recipient. därför finns det stora behov av dagvattenrening inom respektive område. Som stöd i arbetet med att nå miljökvalitetsnormen har ett lokalt åtgärdsprogram för Drevviken tagits fram (år 2019).

Planområdet ligger på Handens grundvattenförekomst, en sand- och grusförekomst med goda uttagsmöjligheter. Något vattenskyddsområde finns ej idag men grundvattnet är viktig att värna för framtida behov. Grundvattenförekomsten omfattas av miljökvalitetsnormer. Enligt nuvarande status i VISS är både kemisk och kvantitativ status god.

Luft

De flesta miljökvalitetsnormerna för luft är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas. Enligt luftföroreningskartor från Östra Sveriges Luftvårdsförbund klaras miljökvalitetsnormen gällande dygnsmedelvärdet för partiklar (PM10) samt kvävedioxid med god marginal inom planområdet. Det indikerar att luftkvaliteten i dagsläget är god.

KOMMUNALA MILJÖMÅL

År 2015 antog världens stats- och regeringschefer 17 globala mål och Agenda 2030 som beskriver hur världen ska arbeta för hållbar utveckling. Begreppet hållbar utveckling definieras av FN som ”en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”. Sveriges riksdag har därtill beslutat om 16 svenska miljömål, som utgör en gemensam riktning för det svenska miljöarbetet och som motsvarar det nationella genomförandet av de globala målens miljömässiga dimension.

Kommunernas roll i arbetet för att uppnå miljömålen är att översätta de nationella målen till lokala mål och åtgärder. De kommunala miljömålen i Haninge utgår från översiktsplanen, vars vision bland annat anger att kommunen ska bedriva ett aktivt miljö- och klimatarbete.

Målsättningar och riktlinjer med relevans för miljöarbete och stadsbyggnad kan delas in i tre kategorier, som i korthet innebär följande:

- **Fossilfria resor och transporter.** Förutsättningar för en miljövänligare livsstil skapas genom att i planeringen främst utgå från behoven hos gående och cyklister, samt genom att främja en sammanhållen bebyggelse och en väl utbyggd kollektivtrafik.
- **Hållbar stadsutveckling.** Boendemiljöerna är attraktiva, trygga och hälsosamma. Det finns god tillgång till parker och grönytor och stadens ekosystemtjänster värnas och utvecklas. Ny bebyggelse uppförs utan risk för skada vid översvämningar och präglas av goda materialval och energihushållning. Dagvatten renas och omhändertas lokalt, i naturliknande lösningar med estetiska kvaliteter. Stadsutvecklingen bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser.
- **Rent vatten och naturens mångfald.** Långsiktig tillgång till natur- och kulturmiljöer med hög biologisk mångfald och goda rekreativsmöjligheter säkerställs. Värdefull jordbruksmark och natur bevaras. Naturmark med särskild betydelse för biologisk mångfald och ekologiska spridningssamband skyddas. Kommunens vatten och sjöar har god kvalitet och viktiga dricksvattenresurser beaktas.

FÖRUTSÄTTNINGAR

BESKRIVNING AV OMRÅDET

Handen är centralort i Haninge kommun som under 1950- och 60-talet byggdes ut från ett område med villor och fritidshus till ett tätbebyggt samhälle. Handen ingår tillsammans med Vega i en av Stockholms läns utpekade regionala stadskärnor, och en stor del av kommunens bebyggelseutveckling kommer den närmaste tiden att ske i Handen.



Figur 2 Flygfoto där planområdet syns med röd markering. Notera att två villafastigheter inte ingår i planområdet.

Planområdet är beläget i Kolartorp, som är en del av Handen, och norr om planområdet ligger den nybyggda stadsdelen Vega. En del av planområdet är belagt med hårdgjorda ytor och befintlig byggnad används till logistikverksamhet. Områdets södra del består av en obebyggd skogsklädd höjd som ansluter till den intilliggande villabebyggelsen. Det finns inga mötesplatser

inom planområdet. Hela området kring lagerbyggnaden är omgärdat av stängsel och omgivningarna kan upplevas som otrygga. Rudans naturreservat ligger i nära anslutning till planområdet och Övre Rudasjön är belägen strax söder om planområdet.

BEBYGGELSE OCH LANDSKAPSBILD

Planområdets struktur präglas av den hårdgjorda ytan med den stora dominerande lagerbyggnaden och den kuperade naturmarken, samt järnvägen i öster som utgör en stark barriär. Planområdet angränsar i väster till villaområdet Kolartorp vars struktur och lågmälda skala och karaktär är tongivande för området. På motsatt sida om järnvägen syns en siluett med en högre skala där flerbostadshus med en genomsnittlig våningshöjd om fem våningar dominerar med något inslag av högre hus. Området på andra sidan spåren ligger också högre topografiskt och innefattar en del synligt berg. Kulturparken och kommunens äldre folkpark skymtas även på motsatt sida om spåren.



Figur 3 Snedbild från väster över området där landskapets siluett och kringliggande bebyggelseskala syns (Google Earth, 2024).

Planområdets närhet till Rudans naturreservat och Övre Rudasjön skapar en lummighet och påverkar den övergripande landskapsbilden framför allt i söder.



Figur 4 Foto som visar södra delen av Tallbacksvägen samt omgivande vegetation (Google maps, september 2021).

KULTURMILJÖ

Området är inte utpekad som kulturmiljö.

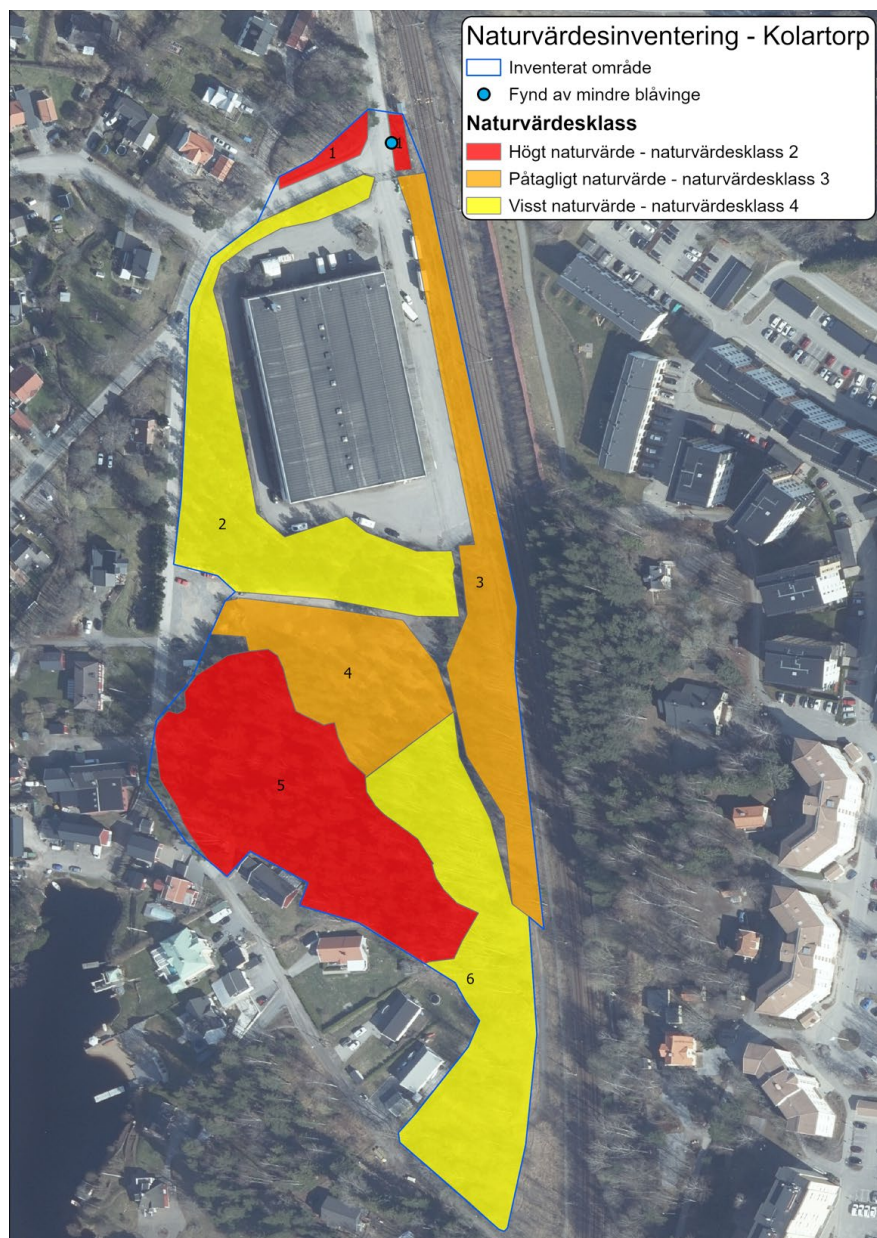
Fornlämningar

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Om en fornlämning skulle hittas inom området är detta anmälningspliktigt enligt fornlämningslagen.

NATURVÄRDEN

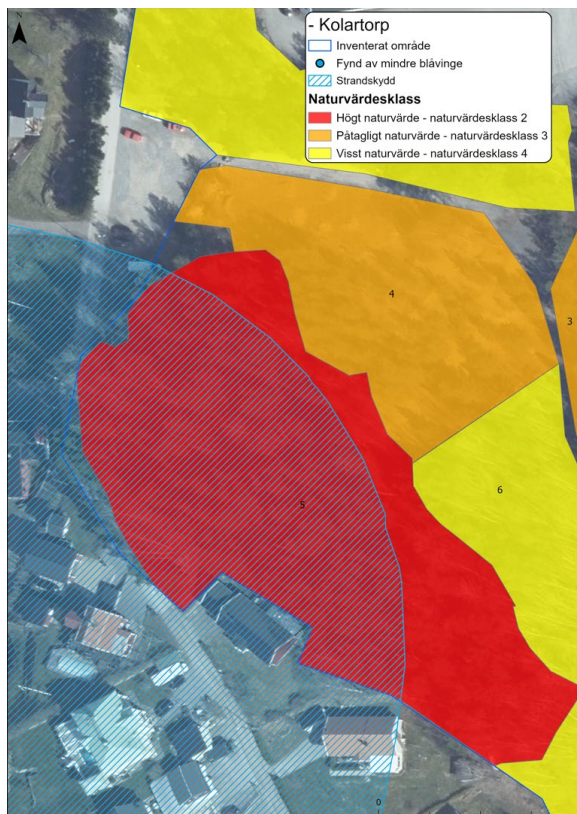
En naturvärdesinventering har tagits fram för att identifiera viktiga naturvärden inom planområdet. Två objekt med högt naturvärde, två objekt med påtagligt naturvärde och två objekt med visst naturvärde har påträffats.²

² Ekologigruppen (2023) *Naturvärdesinventering*



Figur 5 Karta över naturvärdesobjekt (Ekologigruppen, 2023)

I den norra delen av planområdet finns ett objekt med högt naturvärde (delområde 1). Objektet utgörs av naturtypen sandmark och två rödlistade arter, mindre blåvinge och sotsandbi, påträffades i objektet. Bebyggelse bör anpassas så den inte beskuggar sandmarken med högt naturvärde. Naturvärdesobjektet bör skyddas fysiskt under byggskedet för att säkerställa att livsmiljön och andra sandinsekter inte påverkas. Ytterligare ett objekt med högt naturvärde har identifierats och utgörs av naturtypen åsbarrskog som är sällsynt ur ett nationellt och internationellt perspektiv (delområde 5). Åsbarrskogen ligger delvis inom strandskyddat område.



Figur 6 Karta som visar strandskyddets utbredning samt naturvärdesobjekt (Ekologigruppen, 2023)

Objekt med påtagligt naturvärde utgörs av naturtypen torr ruderatmark/bangård respektive sandmark (delområde 3 och 4), och objekten med visst naturvärde utgörs av trivallövskog respektive igenväxningsmark (delområde 2 och 6).

Fastigheten Kolartorp 5:1 ligger inte inom någon utpekad grön kil eller utpekad svagt samband, men angränsar till Hanvedenkilen. Kolartorp ingår i ett område där grönstrukturen i kommunen behöver förstärkas.

Grönytefaktor

Grönytefaktormodellen tillämpas inom alla detaljplaneprojekt med bostadsändamål eller verksamhetsändamål inom stadsutvecklingsplanens geografiska område. Utgångspunkten är att bostadskvarter inom Haninges regionala stadskärna ska uppnå en grönytefaktor på minst 0,6. Detta följer gällande GYF-praxis i Sverige och är jämförbart med internationella nivåer.

Grönytefaktor tillämpas på bostadskvarter. Radhusområde och allmän platsmark ingår inte i beräkningsmodellen för grönytefaktor.

REKREATION

Den skogsbeväxtade höjden inom planområdet har i viss mån rekreativa värden vilket syns då den innehåller flera genomskärande stigar. Topografin och tillgängligheten gör dock platsen svårutnyttjad för vissa grupper. I närområdet finns Rudans friluftsområde och naturreservat som erbjuder ett rikt friluftsliv precis intill Handens pendeltågsstation. Här finns möjlighet för kulturupplevelser, motion och rekreation som kan tillfredsställa olika gruppers behov. Rudans friluftsområde nås både via det angränsande villaområdet i väster, och aktivitetsytan mellan Rudasjöarna via den södra pendeltågsnedgången. Vid den norra delen av Övre Rudasjön finns en mindre badstrand som iordningsställs med badbryggor sommartid.

SERVICE OCH ARBETSPLATSER

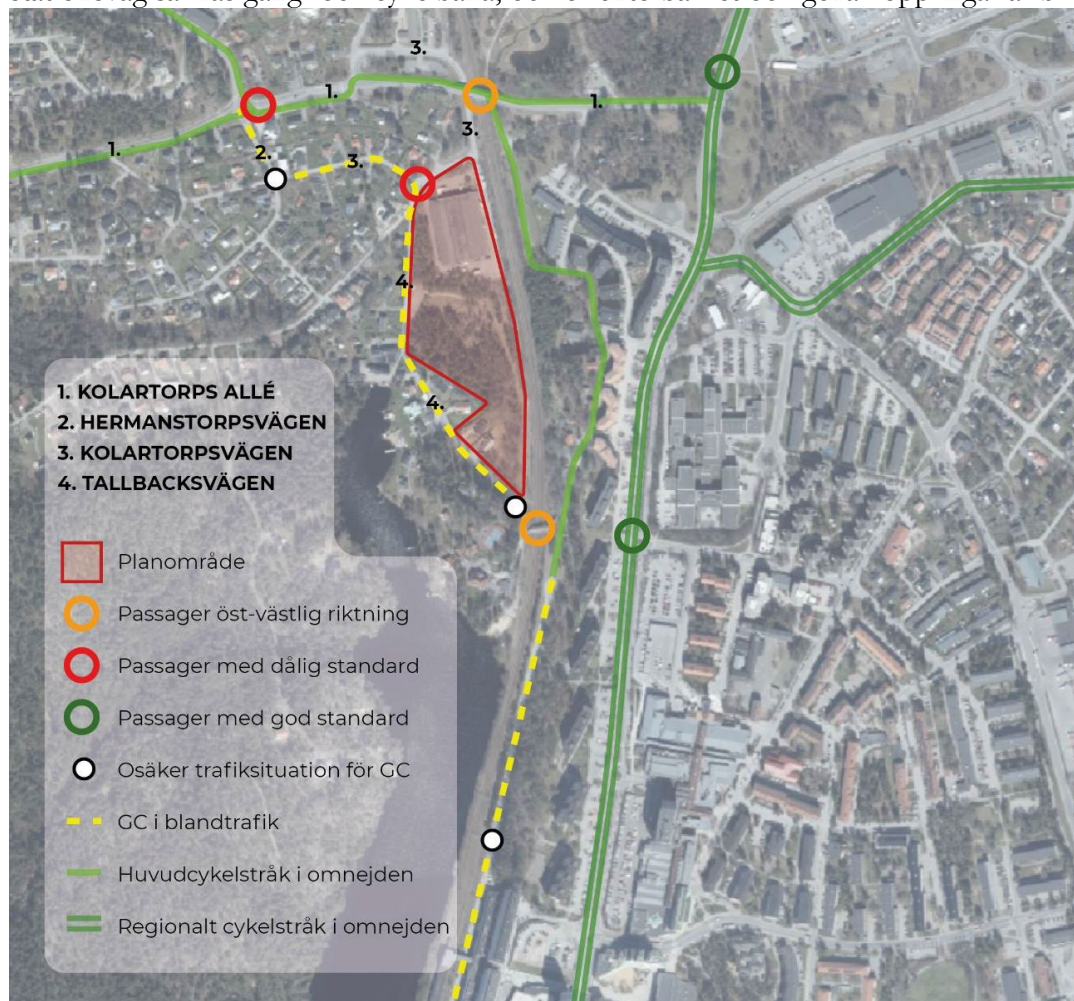
Området där planområdet är lokaliserat är primärt ett bostadsområde med få inslag av verksamheter, handel eller service. Inom en radie av cirka en kilometer finns bland annat den externa handelsplatsen Port 73, köpcentret Haninge Centrum och Handens närsjukhus. I Handens centrala delar finns bibliotek, kulturhus och dagligvaruhandel.

Den befintliga logistikanläggningen inom planområdet genererar troligtvis ett mindre antal arbetstillfällen.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykelnät

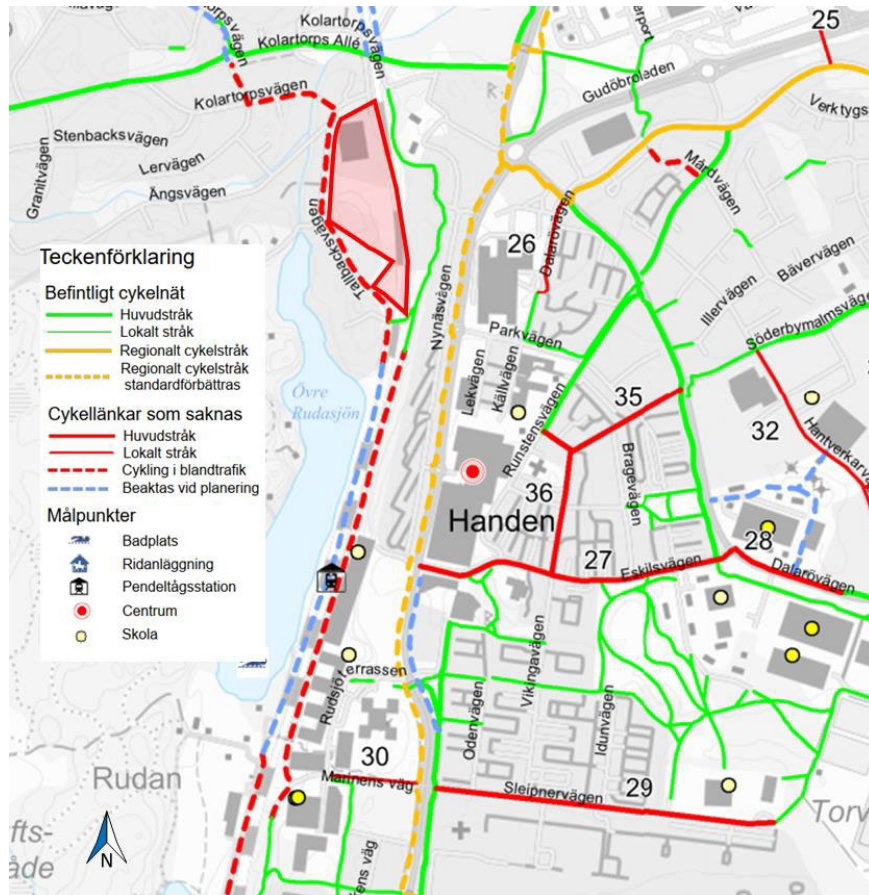
Befintligt gång- och cykelnät för området är delvis utvecklat men saknar sammanhängande och säkra lösningar för exempelvis barn. Söder om planområdet finns en gångbro som kopplar samman planområdet med den östra sidan av järnvägsspåren och vidare till det regionala cykelstråket längs med Nynäsvägen. På öster sida om järnvägen ansluter också huvudcykelstråket norrut. Huvudcykelstråket fortsätter söderut där det passerar Handens pendeltågstation. Gångbron utgör koppling till Handens stationsväg och pendeltågsstation. Utmed Handens stationsväg saknas gång- och cykelbana, och orienterbarhet och gena kopplingar är bristfälliga.



Figur 7 Karta över kopplingar i området (WSP, 2024)

Utmed Tallbacksvägen i planområdets västra del rör sig fotgängare och cyklister främst i blandtrafik, bortsett från en del i norr som har avsedd yta för gående. Inom planområdet finns ett

rekreativt stråk som går mellan lagerbyggnaden och skogsområdet och sedan viker av söderut längs järnvägen. Eftersom järnvägen utgör en stor barriär i området och passagera är få, är det förhållandevis långt till målpunkter på östra sidan om järnvägen. De få passagera gör att resvägarna för gående och cyklister som ska till östra sidan om järnvägsspåret blir ogena och långa.



Figur 8 Saknade cykellänkar enligt Haninge kommuns cykelplan (2018)

Enligt Haninge kommuns cykelplan pekas blandtrafiksstråket, från Kolartorps allé söderut längs Hermanstorpsvägen och Kolartorpsvägen, ut som en saknad cykellänk som bör åtgärdas. På båda sidorna av järnvägsspåret saknas också länkar som bör åtgärdas. Utmed Kolartorps allé löper dock ett huvudstråk i öst-västlig riktning. Även Handens stationsväg pekas ut som en saknad länk att åtgärda.

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget knappt 1 km norr om Handens pendeltågsstation och drygt 1 km söder om Vegas pendeltågsstation. Pendeltågen trafikerar sträckan Nynäshamn-Stockholm Central och vidare norrut med en turtäthet på cirka fyra avgångar/timme dagtid i båda riktningarna. Från Handens station avgår flertalet bussar med destinationer både inom och utom Handen och kommunen i stort.

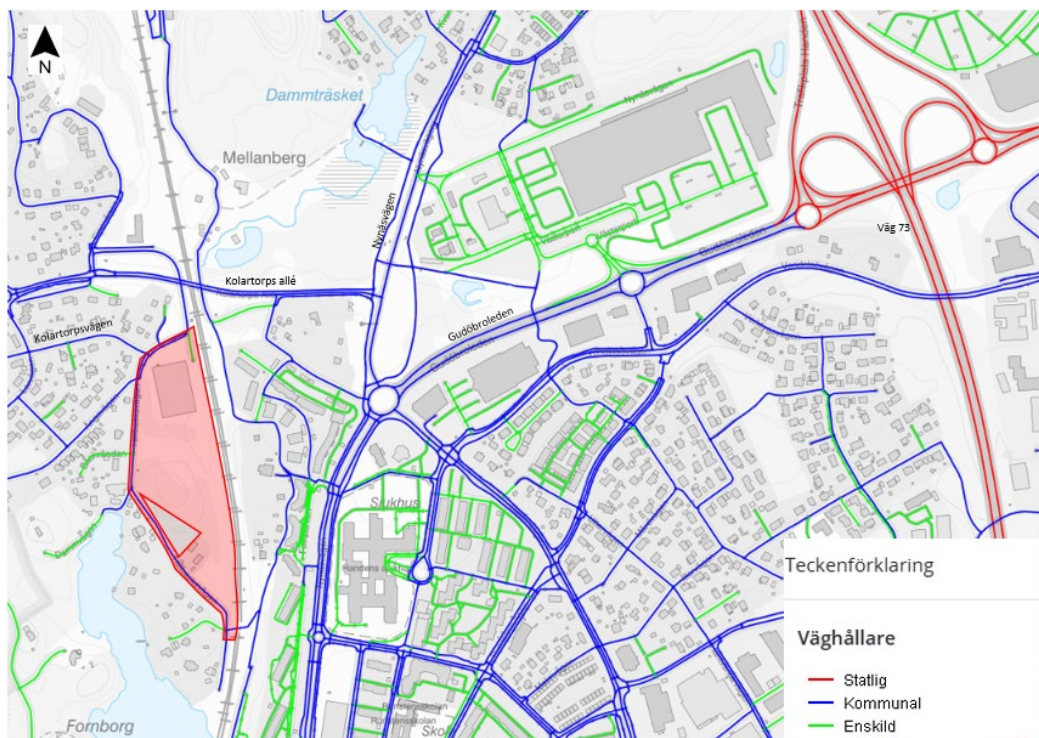


Figur 9 Karta över befintligt system för kollektivtrafik (WSP, 2024).

På Kolartorps allé, strax norr om planområdet, finns en busshållplats som trafikerar sträckorna Vega-Jordbro (kvartstrafik dagtid) och Stockholm Central-Tungelsta (enbart nattrafik). För att nå andra busslinjer krävs det att fotgängaren passerar över på östra sidan av Nynäsvägen eller ut mot handelsplatsen Port 73.

Biltrafik

Biltrafik från planområdet når huvudvägnätet via Kolartorpsvägens anslutning till Kolartorps allé och via bro över järnvägsspåren vidare till Nynäsvägen. Från Nynäsvägen nås Gudöbroleden och riksväg 73. Planområdet nås sekundärt genom det finmaskiga gatunätet i villabebyggelsen där förflyttningar sker i blandtrafik.



Figur 10 Karta över vägar i anslutning till planområdet samt väghållarskap (NVDB).

På Kolartorps allé har det uppmätts trafikmängder om 5 600 fordon per vardagsdygn närmast Nynäsvägen (mätning 2018) och på Gudöbroleden går ca 17 600 fordon per vardagsdygn (mätning 2016). Tallbacksvägen och Kolartorpsvägen närmast området har betydligt mindre trafik, uppskattningsvis några hundra fordon per dygn. Tallbacksvägen och Kolartorpsvägen har skyltad hastighet 30 km/h medan Kolartorps Allé och Nynäsvägen har skyltad hastighet 40 km/h.³



Figur 11 Foton på Tallbacksvägen strax intill gångbron över järnvägen i söder (vänster) samt längs med planrådets västra del (höger), (Google maps, september 2021).

³ WSP (2024) Trafikutredning Kolartorp strand.

Tallbacksvägen är en smal gata som är delvis grusad, se Figur 11. Utrymmena längs med Tallbacksvägen är bitvis smala och har sidoräcken på norra delen av vägen. Det begränsade utrymmet i sidled samt befintliga höjdskillnader påverkar framkomligheten och säkerheten.

Parkering

Planområdet omgärdas av villabebyggelse där respektive fastighet löser sin egen parkering. Det finns inga allmänna parkeringar i området. En mindre del inom planområdet har stundtals använts som sporadisk uppställningsyta för bilar.

SOCIAL MILJÖ

Området där planområdet ingår består till stor del av villabebyggelse med tillhörande småskaligt gaturum. Det saknas andra typer av boendeformer, service eller övriga målpunkter. En del småföretagare huserar i kringliggande bebyggelse.

Bortsett från badplatsen vid Övre Rudasjön så saknas allmänna mötesplatser i den omedelbara närheten. Den skogsbeklädda höjden tycks användas av hundägare och spår av enstaka kojor finns.

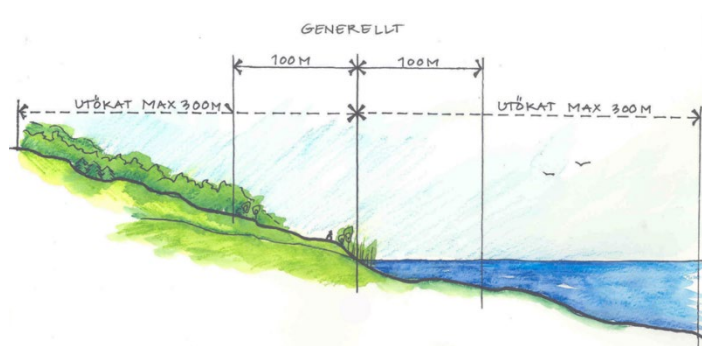
Mellan den inhägnade logistikanläggningen och den skogsbeklädda höjden finns en öppnare yta som stundtals har utgjort uppställningsyta för vandaliserade bilar och övrig nedskräpning. Bristande tillsyn av platsen och verksamhetens karaktär kan bidra till att platsen uppfattas som otrygg och ödslig.

Barnperspektiv

Närmaste befintliga förskolor finns strax norr om planområdet samt i Vega och vid Haninge centrum. Grundskolor finns vid Eskilsparken och i Vega. Området består framför allt av villabebyggelse med lågtrafikerade gator vilket ur trafiksäkerhetsaspekt kan vara positivt för barn. Dock saknas över lag särskilda gång- och cykelstråk i området. Den skogsbeklädda höjden inom planområdet kan nyttjas som lekyta för barn.

STRANDSKYDD

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Kommunen kan upphäva strandskyddet för ett område i samband med att en ny detaljplan antas, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att detaljplanera området väger tyngre än strandskyddets syften.



Figur 12 Illustration som visar det generella strandskyddets utbredning som gäller 100 meter från strandkant (Boverket).

Den södra delen av planområdet omfattas av ett generellt strandskydd på 100 meter från Övre Rudasjön. Strandskyddet omfattar delar av Tallbacksvägen samt fastigheterna Kolartorp 5:1, 6:21 och 6:22.



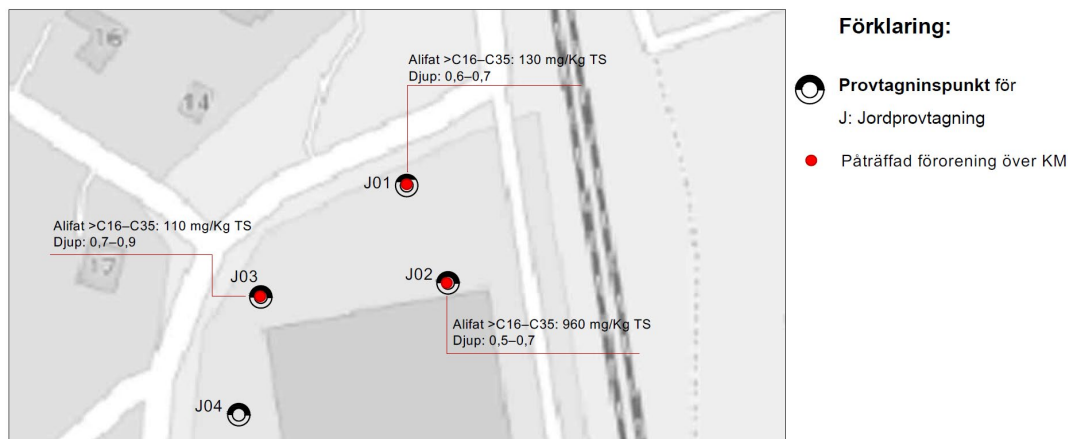
Figur 13 Karta över strandskyddets utbredning (Kommunens webgislager)

HÄLSA OCH SÄKERHET

Förorenad mark

En miljöteknisk markundersökning har genomförts då det inom planområdet indikerats misstänkta föroreningar. Undersökningen visar att marken är förorenad med alifater i halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) i tre punkter inom planområdets norra del. Den påträffade föroreningen kan utgöra en hälsorisk, och för att kunna uppnå en god boendemiljö behöver föroreningar i jorden avlägsnas.⁴

⁴ Geoveta (2019) *Miljöteknisk undersökning och riskbedömning för Kolartorp 5:1, rev 2019-11-26.*



Figur 14 Påträffade föroreningar (alifater) i halter över riktvärden som hittades inom den norra delen av planområdet (Geoveta, 2019).

En åtgärdsplan togs fram i samband med markundersökningen eftersom föroreningen bedöms utgöra en risk om den ligger kvar. Åtgärdsplanen ska fungera som underlag vid hanteringen av föroreningen och massorna. I planen presenteras åtgärds mål och åtgärder för miljökontroll samt förslag på efterbehandling.⁵

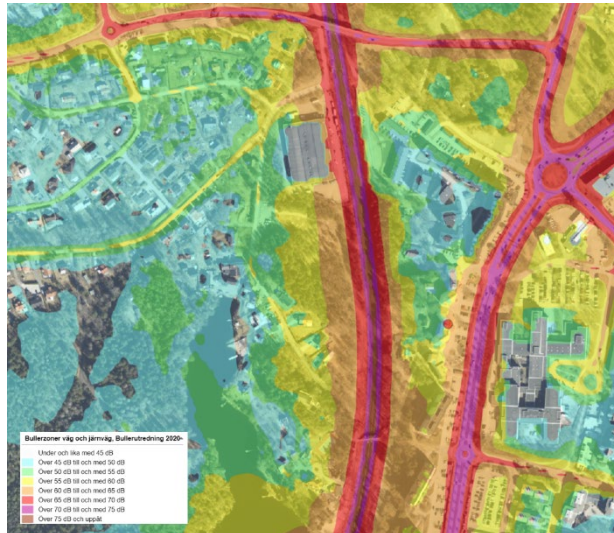


Figur 15 Föreslaget efterbehandlingsområde för schaktning och bortförsel av förorenade massor, följt av kontrollprovtagning för avgränsning av föroreningen (Geoveta, 2019).

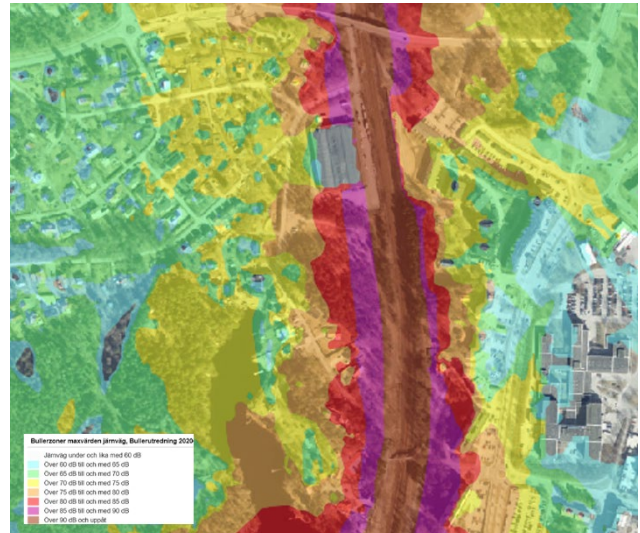
⁵ Geoveta (2019) Åtgärdsplan anseende förorenad mark på Kolartorp 5:1, Bilaga till Miljöteknisk undersökning och riskbedömning för Kolartorp 5:1.

Buller

Planområdet angränsar till Nynäsbanan där det går pendeltågstrafik och godstrafik till bland annat Norviks hamn. Planområdet är utsatt från buller från Nynäsbanan och bullernivåerna närmast järnvägen uppmäter i nuläget en ekvivalentnivå om 60–75 dBA och en maxnivå över 85 dBA.⁶



Figur 17 Karta över buller zoner för väg och järnväg (Bullerutredning Haninge kommun, 2020)



Figur 16 Bullerzoner maxvärden järnväg (Bullerutredning Haninge kommun, 2020)

I samband med planarbetet har en trafikbullerutredning tagits fram. För att uppnå rikvärden för buller vid nybyggnation av bostäder bör 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå klaras på uteplats samt 60 dBA ekvivalent ljudnivå klaras vid bostadsbyggnads fasad.⁷

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället att 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad inte bör överskridas. Riktvärden för uteplats gäller även för små lägenheter. Om riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad och minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids nattetid vid fasad.

För förskola gäller att ljudnivån 50 dBA alltid bör uppnås vid så stor del av varje skolas utevistelseyta som möjligt, det vill säga vid minst halva skolgårdens yta. Riktvärdet bör så långt möjligt även uppfyllas vid de delar av skolbyggnadens fasader som vetter mot bullerskyddad sida, normalt skolgård och utevistelseytor. För övriga ytor utomhus bör målsättningen vara att klara 55 dBA. Värdena avser ekvivalent ljudnivå för dygn.⁸

Transporter med farligt gods

På Nynäsbanan förekommer transporter av farligt gods. Då planområdet är lokaliserat precis intill Nynäsbanan har en riskanalys tagits fram. När riskanalysen togs fram så planerade Stockholms Hamnar för en ny hamn för godstrafik i Norvik i Nynäshamns kommun. Av de 55

⁶ WSP (2024) *Bullerutredning* / Haninge kommun (2020) *Bullerutredning, kommunens webgöslager*.

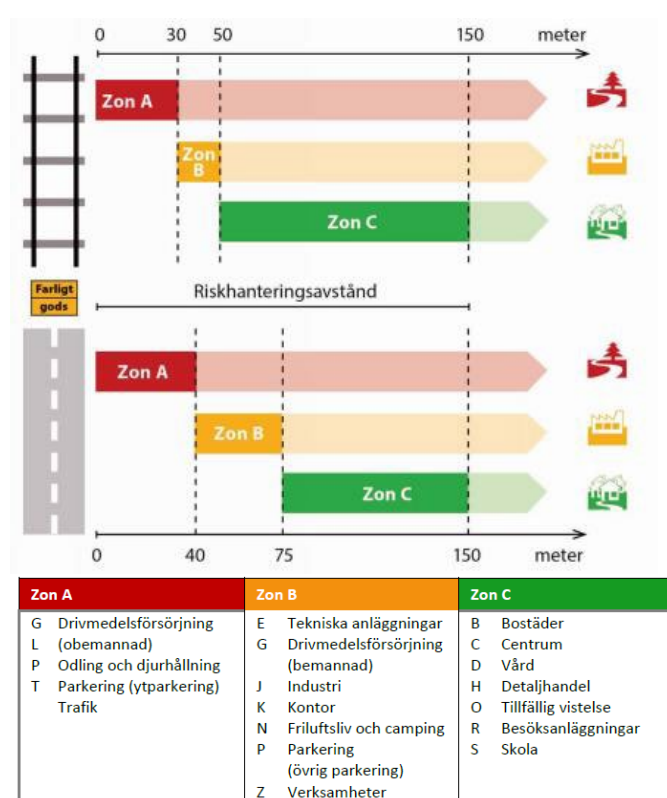
⁷ För nybyggnation av bostäder gäller *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*, med ändring SFS 2017:359. Riktvärdena i förordningen ska tillämpas i detaljplaneärenden, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked påbörjade från och med 2 januari 2015.

⁸ Naturvårdsverket (2023) *Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik*. Naturvårdsverket: Stockholm.

000 godsvagnarna, som hamnen uppskattades generera på Nynäsbanan varje år, bedömdes cirka 1 280 vagnar (cirka 2,5 %) omfatta farligt gods.

Övriga riskkällor så som transportleder för farligt gods eller bensinstationer ligger minst 250–300 meter från aktuellt planområde och påverkar inte risknivån inom området.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram riktlinjer för hur risker från transporter med farligt gods på väg och järnväg ska hanteras vid exploatering av ny bebyggelse. Länsstyrelsen anser att möjliga risker ska studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. I riktlinjerna presenteras skyddsavstånd till olika verksamheter och intill järnväg rekommenderas ett bebyggelsefritt avstånd på minst 25 meter. Riskreducerande åtgärder ska vidtas om bostäder planeras närmare än 50 meter från närmsta spårmitt.



Figur 18 Rekommenderade skyddsavstånd till olika typer av markanvändning (Länsstyrelsen)

Utifrån framtagna riskanalys görs bedömningen att planerad exploatering och föreslagna avsteg från rekommenderade skyddsavstånd är acceptabla. Kompletterande byggnadstekniska åtgärder behöver dock vidtas med hänsyn till avsteg från rekommenderade skyddsavstånd. Om nedanstående åtgärder vidtas är bedömningen att planförslaget kan genomföras utan att människor utsätts för oacceptabla risker.⁹

- Ny bebyggelse ska placeras så att avstånden till närmaste spår på Nynäsbanan inte understiger 25 meter.
- Ytor mellan ny bebyggelse och Nynäsbanan bör utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Förskolegård placeras skyddat från Nynäsbanan alternativt på minst 50 meters avstånd.
- Inom 50 meter från Nynäsbanan ska ny bostadsbebyggelse samt förskola som vetter direkt mot Nynäsbanan utan framförliggande bebyggelse utföras med följande åtgärder:

⁹ Brandskyddslaget (2019), *Risikanalyser Kv. Kolartorp 5:1, Haninge kommun*.

- Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från Nynäsbanan.
- Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från Nynäsbanan alternativt på byggnadernas tak.
- Fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster i fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Vibrationer

Vibrationer från Nynäsbanan har identifierats som en risk som kan innebära komfortstörningar för framtida boendemiljöer. Risken för vibrationer bedöms utifrån närhet till spår samt markförhållandena på plats. Då problem med vibrationer kan vara svåra att åtgärda i efterhand har det tagits fram en vibrationsutredning som syftar till att klargöra om marken är lämplig för detaljplanens ändamål. Markvibrationer kan ge påverkan både på människor och byggnader.

Vibrationsmätningar har utförts och utredningen visar att riktvärdet för komfortstörande vibrationer på 0,4 mm/s RMS kan innehållas i markplan om lämplig grundläggnings- och bjälklagstyp används för planerade byggnader. Gällande horisontella vibrationer föreligger enligt utredningen en risk för komfortstörande vibrationer i byggnaderna närmst järnvägen. Detta bör utredas vidare i samband med val av konstruktion och grundläggning av byggnaderna. En sådan utredning bör kompletteras med vibrationsmätning i befintliga byggnader i området då det ger en reell bild av vibrationspåverkan, framför allt överföring av markvibration till grundläggning och bjälklag. Konstruktionen av grundläggningen för byggnader närmst järnvägen bör anpassas för att motverka möjligheten för horisontell rörelse.¹⁰

Radon

Mätning av markradon har utförts och med avseende på radongashalterna från jordluften klassificeras undersökningsområdet som normalradonmark, vilket innebär att grundläggning skall utföras som radonskyddande.¹¹

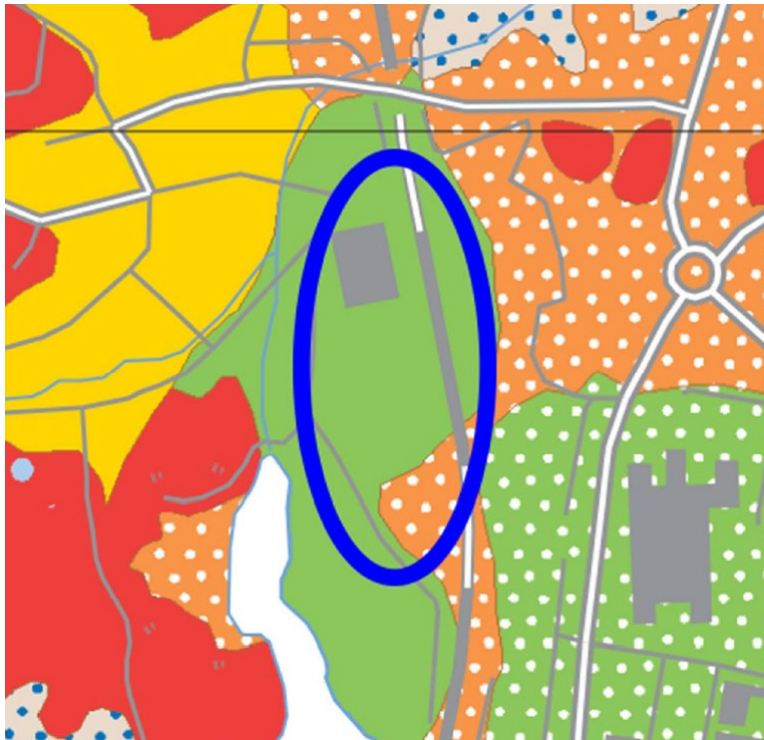
MARKFÖRHÅLLANDEN

Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från SGU består de ytliga jordarna i området i huvudsak av isälvssediment (grönt fält) och i söder angränsande till områden med postglacial sand (orange fält med vita prickar). Under ett ytligt mulljordsskikt utgörs jordarna av friktionsjord, huvudsakligen stenig grusig sand och stenigt sandigt grus till sonderingsstopp erhållits på mellan ca 8,5 – 24 m djup mot fast friktionsjord, förmodat block eller berg. Friktionsjorden bedöms ha medelhög till mycket hög relativ fasthet med avseende på sonderingsmotstånd. För befintliga förhållanden bedöms inga problem med stabiliteten och ingen risk för skadliga sättningar föreligga.

¹⁰ WSP (2024) *Vibrationsutredning*. För mätning och bedömning av komfort i kommande byggnad har Svensk Standard SS 460 48 61, ”Vibration och stöt – Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader” i tillämpliga delar använts vid mätning och tolkning av mätresultat.

¹¹ Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.



Figur 19 Karta som visar på jordens beskaffenhet med det ungefärliga planområdet markerat med blått (Jordartskarta, Sveriges geologiska undersökning, SGU)

Grundläggning av byggnader rekommenderas ske med platta på mark i naturligt lagrad jord på bädd av packad fyllning av bergkrossmaterial efter att befintlig organisk jord bortschaktats.

Området är i huvudsak svagt sluttandes österut, från ca +38 meter till ca +34 meter i RH2000. Den skogsbeväxtade höjden i områdets södra del befinner sig som högst på ca +47,5 meter med en släntfotsnivå om ca +38 meter.

Den geotekniska utredningen har inte undersökt den södra delen av planområdet, men då det enligt utredning är homogena jordlagerförhållanden så bedöms de geotekniska förutsättningarna även gälla för denna del.¹²

Dagvatten och skyfall

Planområdet hör till Dammträsk avrinningsområde som i sin tur hör till Drevviken. Dammträsk utjämnar och renar dagvatten från de nordvästliga delarna av centrala Handen söder om planområdet och från bostadsområden väster om planområdet.

I dagsläget klassificeras ekologisk status i Drevviken som otillfredsställande och kemisk status uppnår ej god. Miljö kvalitetsnormen (MKN) är att god ekologisk status ska uppnås 2033, med olika tidsfrister (2027 och 2033) för olika typer av kvalitetsfaktorer. Bedömningen av kemisk status baseras på att ämnena kvicksilver, polybromerade difenyletrar (PBDE), PFOS, antracen och tributyltenn överskrider gränsvärden. MKN för kemisk status är att god kemisk ytvattenstatus ska uppnås till 2027. För PBDE och kvicksilver är det mindre stränga krav.

Den östra delen av planområdet innehåller en del lågpunkter, vid vilka vatten ansamlas vid översvämning. Platsen med lagerbyggnaden ligger relativt lågt i förhållande till omgivningen där

¹² Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.

både vägen i väst och järnvägen i öst ligger högre. Ungefär en fjärdedel av området är hårdgjort och relativt platt. Resterande del består av naturmark med god uppsugningsförmåga men på vissa ställen brant lutning och med lokala lågpunkter. Det finns erosion på åsslänten som visar på att det bildas rännilar vid de mest intensiva regn och i extrema fall kan det ansamlas vatten vid lågpunkten.

Befintlig avrinning sker främst längs med järnvägen med riktning åt norr¹³, med uppsamling av flödesriktningar från väst till öst (se bild). Tallbacksvägen i väst och järnvägen i öst skapar vattendelare som avleder vattnet bort från planområdet. Det finns en större lågpunkt mellan lagerområdet och åsen. Avrinning bort från området sker vid nordöstra hörnet vid infarten till lagerområdet.

Enligt Scalgo Live fördröjs ca 400 m³ ytvatten i lågpunkter i befintlig situation.¹⁴ Om motsvarande fördröjningsvolym säkerställs i planerad situation bedöms den nya markanvändningen inte bidra till ett ökat flöde nedströms, exempelvis till Trafikverkets anläggning, vid ett skyfall. Vatten från planområdet bedöms endast nå Trafikverkets anläggning i form av diket vid både befintlig och planerad situation.



Figur 20 Vänster: Ytavrinning vid skyfall, 56 mm, i Scalgo Live. Planområdet visas med röd linje, flödesvägar och lågpunkter i blått. Vita pilar visar vilken riktning flödet har och vita ellipser markerar större lågpunkter där skyfall fördröjs inom planområdet. Höger: Förenklad bild över skyfallets flödesriktningar och lågpunkter.

¹³ DHI-Structor (2014) Översvämningsutbredning & avrinningsvägar, Skyfallsanalys.

¹⁴ Svenskt Vatten (2016). Simulering i Scalgo Live utfördes med ett skyfall motsvarande ett 56 mm regn. En nederbördsmängd på 56 mm motsvarar ett 100-årsregn med 30 minuters varaktighet och en klimatfaktor på 1,25.

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. De hårdgjorda ytorna öster om lagerlokalen avvattnas till dagvattenledning genom ett antal dagvattenbrunnar. På östra sidan av planområdet går två ledningar som avleder dagvattnet från stora delar av centrala Handen. Båda leder via en trumma under järnvägen till dagvattenanläggningen Dammräsk. Övriga fastigheter inom planområdet saknar enligt uppgift från VA-databasen dagvattenanslutning. I övrigt så sker dagvattenhantering genom naturlig infiltration.

Enligt översiktskartor från Sveriges geologiska undersökning (SGU) består underliggande jordart av isälvsediment och postglacial sand. Uppskattat djup till berggrund är 10–20 m. Isälvsediment och postglacial sand bedöms ha hög genomsläpplighet och enligt den geotekniska undersökning som har utförts är förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) mycket goda.

Grundvatten

Grundvattennivån har undersökts vid två punkter inom planområdet, i den västra delen och på den skogsbeväxade höjden. Grundvattennivån vid höjden uppmättes till cirka +33 meter, vilket motsvarar cirka 11,9 meter under markytan. För den andra punkten så uppmättes grundvattennivån till +32 meter, vilket är cirka 5,4 meter under markytan. Enligt den geotekniska utredningen så bedöms grundvattenytan för planområdet befinna sig på minst 4 meters djup under markytan.¹⁵ För att säkerställa att grundvattennivån inte varierar under året har mätningar utförts under en längre period, och de årstidsbundna variationerna bedöms vara små.¹⁶

Planområdet ligger på Handens grundvattenmagasin (EU-ID: SE656307-163320). Någon vattendom eller skyddsområde finns ej idag. Magasinet är dock en viktig källa för framtida behov i krissituationer. Grundvattenmagasinet är en sand- och grusförekomst med statusklassning god för både kemisk och kvantitativ status. Enligt VISS (2023) finns det goda eller utmärkta uttagsmöjligheter. MKN för Handens grundvattenförekomst är att ha en god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status. Handens grundvattenförekomst har krav enligt dricksvattenföreskrifterna (Dricksvattenförsörjning, Artikel 7) för att skydda och reservera grundvattenmagasinet för framtida uttag.

Med hänsyn till ovanstående rekommenderas att dagvatten infiltreras i de naturliga jordarna via markförlagda infiltrationsmagasin.¹⁷

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Området ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp och invid järnvägen längs med planområdets östra del löper flera ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten. Här finns en ledningsrätt för vatten med så kallad okänd utbredning.¹⁸

Genom planområdets södra del går ledningar för vatten och spillvatten till kringliggande fastigheter.

Energi

Vattenfall Eldistribution har ledningar i Tallbacksvägen samt en transformatorstation vid den skogsbeväxade höjden.

¹⁵ Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.

¹⁶ Sweco Civil AB (2019) *Grundvattenmätning*.

¹⁷ Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.

¹⁸ Ledningsrätt med aktbeteckning 0136–06/56.1

Det finns ingen befintlig fjärrvärmeanläggning inom eller i nära anslutning till planområdet. Närmaste fjärrvärmeanläggning finns på andra sidan järnvägen.

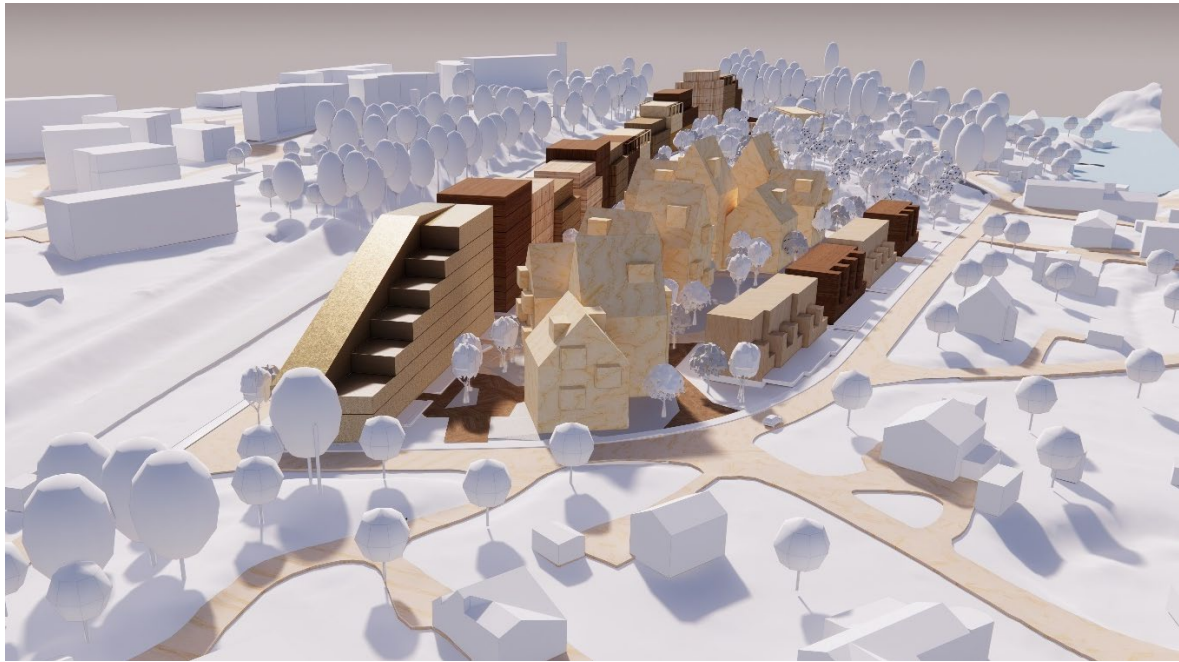
Avfall

Närmaste återvinningscentral (ÅVC) finns i Jordbro och återvinningsstation (ÅVS) finns i Haninge Centrum inom cirka 800 meter gångavstånd. Då området i dagsläget primärt består av villafastigheter så sköts avfallshanteringen till stor del på egen fastighet.

Övriga ledningar

Skanova har markförlagda ledningar för elektronisk kommunikation i Tallbacksvägen.

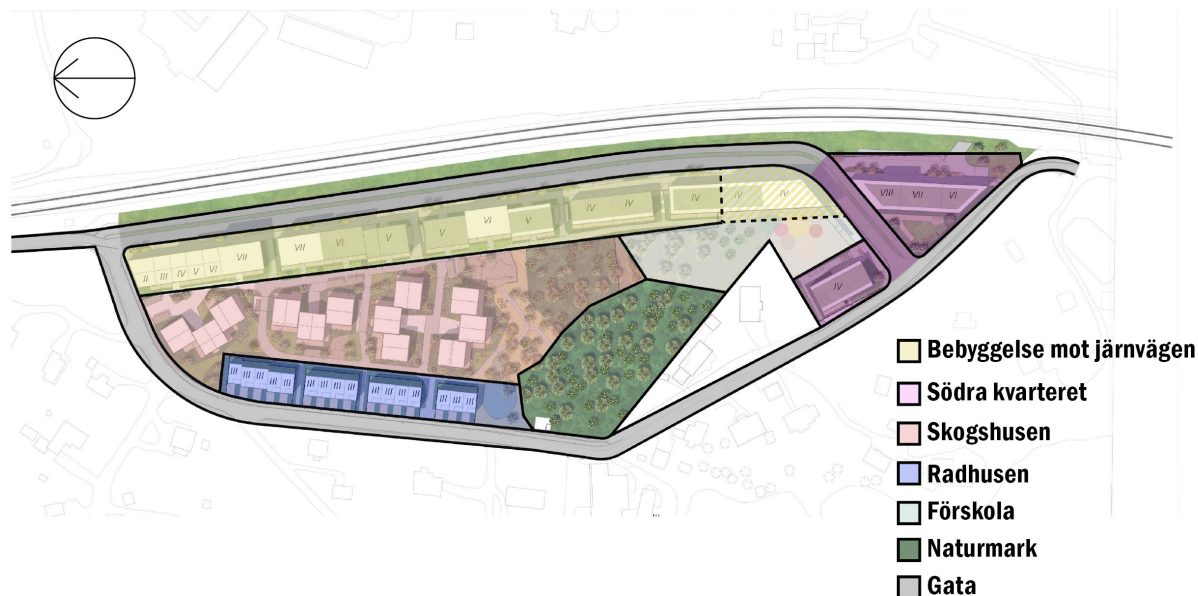
tydligt avläsbara mot resterande våningsplan och höjs upp något för att öka upplevelsen av trygghet samtidigt som bostäderna i bottenvåning bidrar till att kontakt med gatan kan skapas. Centralt inom det nya bebyggelseområdet syns en typologi med gruppvis placerade byggnader med sadeltak. Det gestaltningsmässiga greppet tar sin utgångspunkt i villabebyggelsens struktur och sadeltak samt i det omgivande landskapets siluett och synliga berg. Dessa benämns som ”skogshusen”. Namnet anspelar på en oregelbunden och gruppvis placerad bebyggelse med uppstickande taknockar. Byggnaderna är placerade så att olika typer av rumsindelningar, platsbildningar och gårdar möjliggörs. Skogshusen varieras i våningsantal samt hur de olika byggnadskropparna förskjuts i förhållande till varandra.



Figur 23 Visualisering sedd från norr av de centrala delarna av bebyggelseförslaget med dess typologier och skalmöten (Backhans & Ed Arkitekter och RaRada of Sweden, 2024)

Närmast den befintliga villabebyggelsen placeras radhus med stadsmässig karaktär som möter Tallbacksvägen. Radhusen förses med indragna översta våningar för att möta villabebyggelsens skala.

Inom planområdet möjliggörs för en ny kommunal gata som bidrar till ett tryggt gång- och cykelstråk mellan Handen och Vega. Även den befintliga Tallbacksvägen kommer att ges en delvis förbättrad standard för gång och cykel.



Figur 24 Bild för orientering som visar de olika kvarteren inom planområdet (illustrationsplan Funkia, med bearbetning av Haninge kommun, 2024).

Ett kvalitetsprogram har tagits fram med syfte att utgöra underlag för utformning och gestaltning samt förtydliga kring vilka kvalitéer som är eftersträvansvärda för tillkommande bebyggelse. Kvalitetsprogrammet finns att ta del av som bilaga till planhandlingarna.

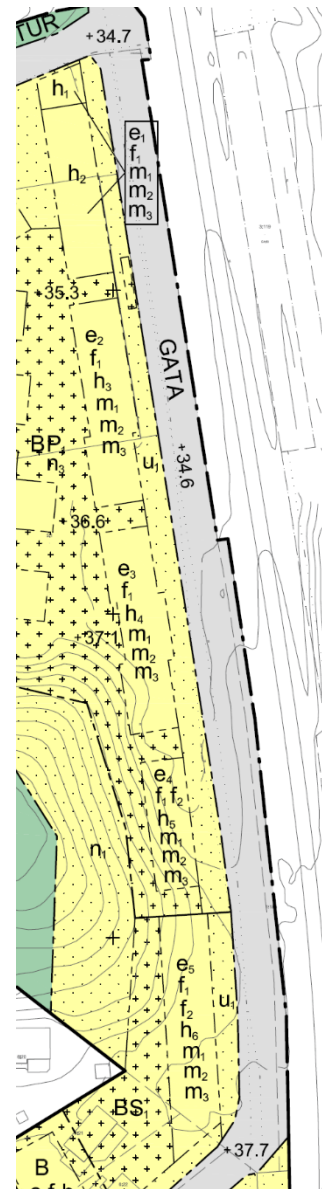
Bebyggelse mot järnvägen

Bebyggelsen närmast järnvägen avgränsas av en ny kommunal gata, naturområdet, de så kallade skogshusen samt bebyggelsen i de södra kvarteren. Bebyggelsen närmast spåren består av lamellhus som möjliggör för lägenheter samt området förskola. Inom dessa kvarter finns också merparten av områdets parkeringsgarage som är förlagda under bostadsbebyggelse och gårdar. Kvarteren regleras med användningsbestämmelserna bostäder (**B**), parkering under mark (**P₁**) och förskola (**S₁**). Förskola och parkering beskrivs under egna rubriker.

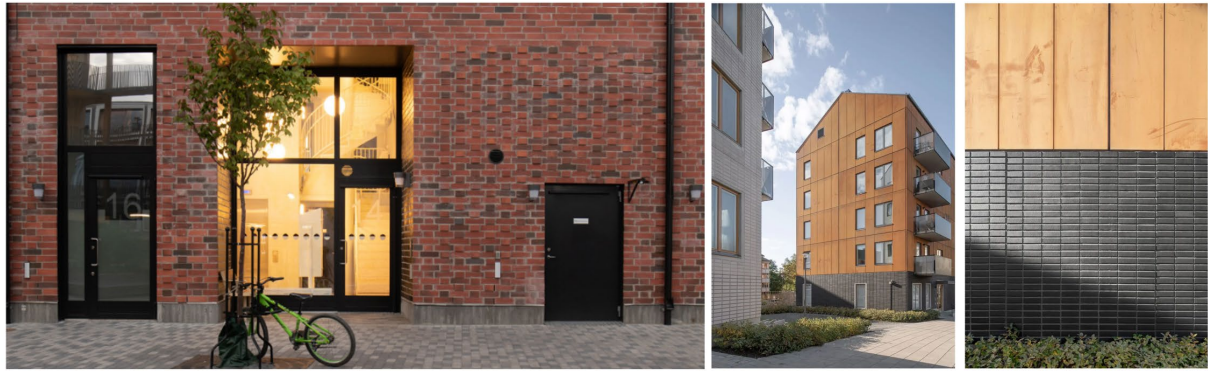
Bebyggelsens omfattning begränsas av egenskapsbestämmelserna **prickmark** och **korsmark**, högsta nockhöjd (**h**) samt utnyttjandegrad i form av maximal bruttoarea (**e**) för respektive byggnad och användning.

Bebyggelsens placering är styrd genom **prickmark** och **korsmark**. **Prickmarken** definieras som **Marken får inte förses med byggnad**. För att uppnå riktlinjer kring riskavstånd till järnväg reglerar prickmarken att det är minst 30 meter mellan möjlig fasad och närmsta spårmitt. Då flera ledningar ligger i gatan styrs byggnadernas möjliga placering även av de avstånd som behövs för åtkomst till ledningarna (u_1 -område). De föreslagna lamellhusen löper längs en förhållandevis lång sträcka utmed spåren. För att tillskapa en visuellt tilltalande miljö reglerar prickmarken också bebyggelsens placering med indrag i fasaderna. På övriga gårdssytor styrs byggnadernas placering av **korsmark** enligt beskrivningen **Marken får endast förses med komplementbyggnad och andra anläggningar än byggnader**. **Marken får förses med byggnad som helt befinner sig under mark**. Korsmarken möjliggör för komplementbyggnader och så att exempelvis bullerskydd eller lekutrustning kan uppföras. Goda gårdsmiljöer avseende buller kan möjliggöras genom att exempelvis en komplementbyggnad uppförs inom den särskilt utpekade ytan med korsmark närmast gatan i släppet mellan byggnaderna i norr.

För att anpassa bebyggelsen närmast spåren till landskapsbilden samt möjliggöra för en variation i taklandskap styrs högsta tillåtna nockhöjd över angivet nollplan med bestämmelserna h_1 - h_6 . För byggnadsdelen längst i norr begränsas högsta tillåtna nockhöjd av att område med höga naturvärden inte ska beskuggas. Bestämmelsen h_1 reglerar därför nockhöjden till maximalt +44,5 meter över angivet nollplan. Markens höjd är på cirka +36 meter vilket innebär att byggnadens höjd i den norra delen motsvarar två våningar med en förhöjd golvnivå om 1,0 meter från gata (regleras med f_1). Bestämmelsen h_2 gäller resterande del av byggnaden i norr och syftar till att både undvika naturvärdenas beskuggning och att skapa en variation i taklandskap. Bestämmelsen reglerar högsta nockhöjd till +58,5 meter över angivet nollplan samt att byggnadens högsta del får utgöra **maximalt 30 % av byggnaden**. Resterande del av byggnaden ska utgöras av **minst 3 meter lägre nockhöjd**, och den ska trappa ner mot byggnadens lägre delar i norr. 3 meter lägre nockhöjd får anses motsvara en våning. Den maximala nockhöjden för byggnaden motsvarar sju våningar med en förhöjd golvnivå om en meter. Om byggnadens maximala byggrätt utnyttjas så styr bestämmelsen om begränsning i bruttoarea att kvarvarande del av byggnaden inte kan uppföras högre än så. Ovanstående principer gäller även för byggnaderna som regleras med bestämmelserna h_3 , h_4 och h_6 . För h_3 gäller en högsta nockhöjd om +58,5 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar sex våningar. För h_4 och h_6 motsvaras högsta nockhöjd av fem våningar.



Figur 25 Del av plankarta som visar bebyggelsen mot järnvägen.



Figur 26 Referensbilder som visar hur bottenvåning kan gestaltas "avvikande" mot resterande våningsplan anseende materialval, mönstersättning och detaljeringsgrad (Utopia arkitekter respektive V arg arkitekter).



Figur 27 Rending som visar den plats som tillskapas vid entrén till den norra delen av området (Backbans & Ed Arkitekter, rendering Jofre Casanovas Studio och RaRada of Sweden, 2024)

Samtliga byggnader närmast spåren möter gatan, och för att skapa ett tryggt och attraktivt gaturum samt en välkommande entré från järnvägen så har utformningsbestämmelsen f_1 införts. Bestämmelsen reglerar att **bottenvåningar ska gestaltas avvikande mot resterande våningar** så att den övergripande skalan bryts ner och fokus hamnar i mänsklig höjd. "Avvikande" ska tolkas som att bottenvåningen jämfört med resterande våningar kan gestaltas med exempelvis en högre detaljeringsgrad i fasadutförandet, annat fasadmaterial eller annan mönstersättning av fasadmaterial, eller kontrasterande alternativt förstärkande färgsättning. För att skapa både en trygg boendemiljö och ett tryggt gång- och cykelstråk reglerar f_1 också att **för lägenheter i bottenvåning ska nivå för färdigt golv vara minst 1,0 meter ovan gatunivå**. Detta medför att bostäder ges ett något utökat avstånd till mark samtidigt som att kontakt fortfarande skapas mellan boende och människor i rörelse utmed stråket. Bestämmelsen avser inte gemensamma lokaler såsom cykelförråd eller tvättstuga. Sådana lokaler placeras med fördel i markplan.

För byggnaderna i söder har utöver utformningsbestämmelse f_1 även f_2 införts. Denna bestämmelse syftar till att bryta ner skalan genom att reglera att **byggnadernas översta våning ska ha ett indrag om minst 2,0 meter**. Bestämmelsen syftar till att bryta ner skalan och anpassa bebyggelsen efter landskapsbilden.

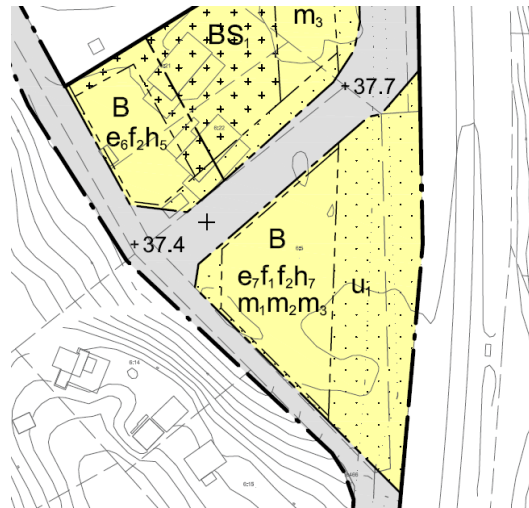
En generell utformningsbestämmelse reglerar att **fasadlängder som överstiger 25 meter för samtliga flerbostadshus inom planområdet visuellt ska delas upp genom variation i fasaduttryck eller materialval** så att de upplevs som flera byggnader. Bestämmelsen reglerar

också att fasader ska utföras utan synliga elementskarvar. Den generella utformningsbestämmelsen syftar liksom de övriga utformningsbestämmelserna f_1 och f_2 till att arkitektonisk och stadsmässig kvalitet kan uppnås.

Södra kvarteret

Det södra kvarteret avser den bebyggelse som är placerad på vardera sida om korsningen mellan Spårgatan och Tallbacksvägen. Användningen regleras till bostäder (**B**).

Den byggrätt som är placerad längst i söder begränsas av **prickmark** då den liksom bebyggelsen i norr behöver ett riskavstånd på minst 30 meter till järnvägen. Byggrätten har en något mer flexibel utbredning då förutsättningarna är begränsande för hur en byggnad kan utformas. Byggrätten begränsas av e_7 som reglerar maximal bruttoarea till 5 000 m². Därutöver styr h_7 högsta nockhöjden till maximalt +65,0 meter över angivet nollplan. Gatunivån på den nya gatan är på cirka +38 meter vilket motsvarar en våningshöjd på sju våningar plus en indragen översta våning (vilket regleras av f_2). För att likt ovanstående bebyggelse uppnå en variation i taklandskap samt att bryta ner skalan mot befintligt landskap och bebyggelse så regleras även hur stor del av byggnaden som får ha högsta nockhöjd samt hur hög resterande del av byggnaden tillåts vara (h_8).



Figur 28 Del av plankarta som visar det södra kvarteret.

Bestämmelsen f_1 reglerar liksom för bebyggelsen närmast järnvägen att **bottenvåning ska utformas avvikande mot resterande del av byggnad** samt att **färdigt golv för lägenheter i bottenvåning ska vara minst 1,0 meter över gatunivå**.

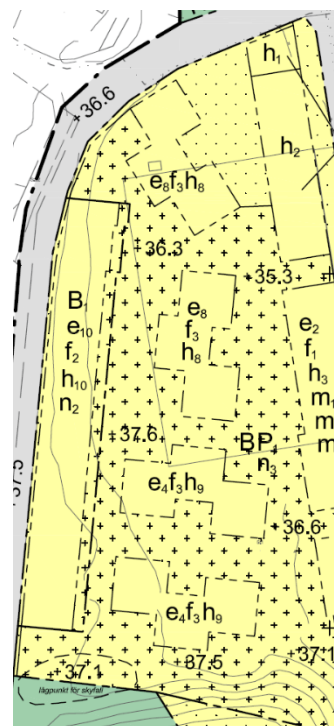
Bebyggelse på motsatt sida om den nya gatan placeras i liv med gata och regleras med en största bruttoarea e_6 . Bestämmelsen h_5 reglerar högsta nockhöjd till +51,5 meter och f_2 reglerar en indragen översta våning. Detta motsvarar tre våningar plus en indragen översta våning.

Skogshusen

Den bebyggelse som är lokaliserad centralt inom planområdet och benämns som ”skogshusen” regleras av användningen bostad (**B**) samt parkering under mark (**P1**).

Bebyggelsens omfattning begränsas liksom övrig bebyggelse av **prickmark** och **korsmark**, högsta nockhöjd (**h**) och maximal bruttoarea (**e**).

Byggnadernas placering styrs förhållandevis hårt med i huvudsak **korsmark** för att uppnå det gestaltningsmässiga uttrycket, och för att tillskapa goda gårdar inom en yta med begränsade förutsättningar. Inom korsmarken ges möjlighet att uppföra komplementbyggnader och andra nödvändiga anläggningar tillhörande bostadshusen samt parkering under mark. Byggnaderna regleras gruppvis med bestämmelser om högsta nockhöjd (**h₈** och **h₉**) samt begränsningar i största bruttoarea (**e₄** och **e₈**). För att uppnå ambitionen med den oregelbundna strukturen har utformningsbestämmelsen **f₃** införts för byggnadsgrupperna. Bestämmelsen reglerar att byggnaderna **principiellt ska överensstämma med illustrationsplanen gällande variation i våningsantal**. Detta tolkas som att byggnadsgrupperna ska uppfattas ha tre olika våningshöjder varav bestämmelsen om högsta nockhöjd reglerar den högsta våningen. ”Principiellt överensstämma med illustrationsplanen” ska tolkas som att variationen i sig eftersträvas, men det är inte reglerat inom vilken del av byggnadskroppen som de olika våningshöjderna placeras. Vägledande bör vara att de olika byggnaderna har ett samspel i sitt takutförande och harmonierar med landskapsiluetten.



Figur 29 Del av plankarta som visar skogsbusen.

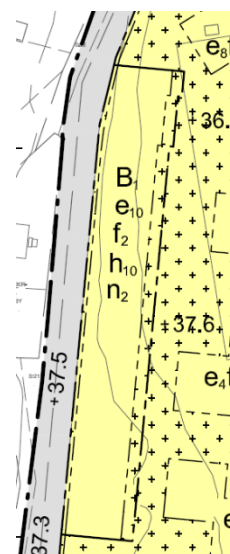
För att ytterligare anspela på det gestaltningsmässiga greppet med spetsiga tak anger **f₃** även att **tak ska utformas som sadeltak med en minsta takvinkel om 50 grader**. Bestämmelsen om minsta takvinkel avser byggnadernas tak, inte skärmtak eller tak på balkong, eller tak på kompletterade byggnader som kan bli aktuella.

För gårdsmiljöerna finns planbestämmelsen **n₃** som syftar till att skapa gröna gårdar på den yta som planeras utgöra bjälklag för underjordiska garage.

Radhusen

I områdets västra del ges förutsättningar för bostäder med preciseringen radhus (**B₁**). Radhusen placeras mot Tallbacksvägen och har en skala som är anpassad för att möta den befintliga villabebyggelsen. Radhusens omfattning regleras med bestämmelsen **e₁₀** som både begränsar antalet radhus som får uppföras samt den bruttoarea som medges. Syftet med bestämmelsen om maximalt antal radhus är att byggrättens utbredning ska ge möjligheter för släpp mellan husen beroende på hur radhusen grupperas. Planförslaget bygger på att en kvartersgata kan ordnas med infart mellan radhusen från Tallbacksvägen. Radhusens maximala nockhöjd regleras med **h₁₀**. För att bryta ner skalan ut mot gatan så reglerar **f₂** att översta våning ska ha ett indrag om minst 2 meter. Höjden på radhusen motsvaras av två våningar plus en indragen tredje våning.

Radhusens parkering löses delvis inom egen tomt, och **n₂** reglerar att **endast en (1) parkeringsplats per radhus får anordnas inom varje tomt**. Resterande behov av radhusparkering i enlighet med framräknat parkeringstal tillgodoses i områdets gemensamma parkeringsgarage (som



Figur 30 Del av plankarta som visar radhusen.

inryms inom användningsområdet P_1). Syftet med denna bestämmelse är att uppmuntra till hållbara resval samt öka upplevelsen av stadsmässighet.

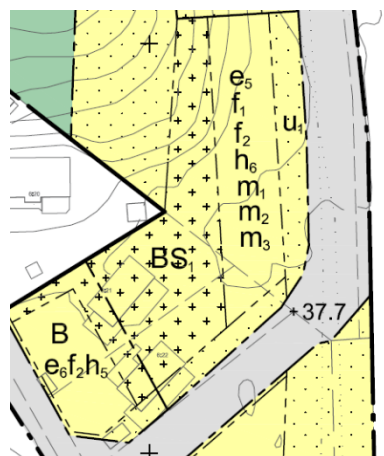


Figur 31 Rending som visar på radhusens möte med Tallbacksvägen samt förslag på hur bebyggelseskalan bryts ner med hjälp av indrag i fasadliv (Backhans & Ed Arkitekter, rendering Jofre Casanovas Studio och RaRada of Sweden, 2024)

Förskola

Inom användningsområdet S_1 ges en ny förskola möjlighet att uppföras i bottenvåning i nära anslutning till områdets naturområde. Förskolan syftar till att tillgodose behovet av omsorg för tillkommande bostäder inom planområdet. Byggrätten möjliggör för en förskola med sex avdelningar och ca 20 barn/avdelning. Förskolans omfattning regleras med en största bruttoarea om 1200 kvm (e_5).

I direkt anslutning till förskolan möjliggörs för förskolegård. Närmast byggnaden kan en tillgänglig yta inom förskolegården erhållas och närmare den skogbeklädda höjden finns möjligheter för en mer vild och naturnära lekyta som utgörs av befintlig terräng och vegetation. Egenskapsområdet för förskolegård medför att en friyta om strax under 3 000 kvm går att ordna, vilket innebär cirka 25 kvm/barn. Förskolegården regleras närmast byggnaden av **korsmark** så att möjlighet finns att uppföra komplementbyggnader och exempelvis lekutrustning. Närmast området som planläggs som **NATUR** regleras tilltänkt förskolegård av **prickmark** samt egenskapsbestämmelsen n_1 vilken syftar till att bevara markens topografi samt vegetationsbeklädda yta till följd av de identifierade naturvärdena. Bestämmelsen n_1 ska tolkas som att mindre förändringar av marknivåer och viss röjning av vegetation tillåts. Syftet med sådana åtgärder kan vara att möjliggöra för naturlek genom exempelvis förankring av enklare lekutrustning, konstverk eller mindre avplaning av mark för att öka tillgängligheten. Bestämmelsen medger även att viss röjning får ske med syfte att skapa goda levnadsvillkor för naturmiljön, där exempelvis riskträd får tas ner.



Figur 32 Del av plankarta som visar förskolan.

Bilparkering

Parkering för bil löses huvudsakligen genom underjordiska garage inom kvartersmark vilket medges med användningsbestämmelsen **P₁**. Parkering tillåts endast i garage under mark eller i källare. Parkering för rörelsehindrade får ske ovan mark.

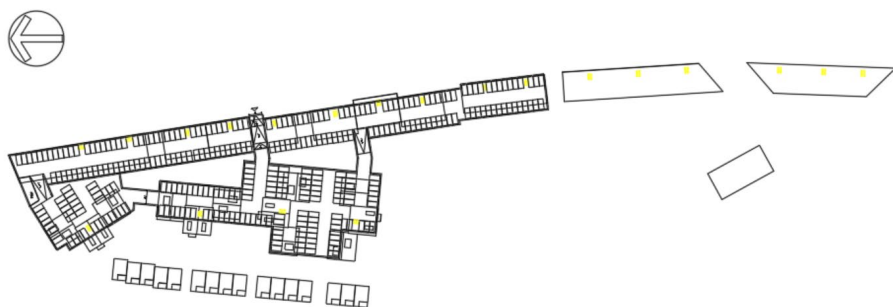
Antalet parkeringsplatser har beräknats utifrån kommunens parkeringsstrategi samt ett antagande om att 330 lägenheter tillkommer i flerbostadshus. Detaljplanen styr maximalt antal radhus till 16 stycken och förskolan begränsas till 1200 kvm bruttoarea.

Typ av boende/verksamhet	Parkeringsstal	Parkeringsbehov*
Flerbostadshus (generell lägenhetsstorlek)	0,7	231
Radhus	2	32
Besöksparkering	0,1	35
Förskola	9 platser/1000 m ² BTA	11

Figur 33 Tabell som redovisar parkeringstal och parkeringsbehov utifrån detaljplanens olika ändamål. Parkeringstalen är hämtade från parkeringsstrategins tillämpningsbilaga.

*Reducerat parkeringsbehov kan erhållas genom att fastighetsägare förbinder sig att genomföra åtgärder som förväntas minska efterfrågan på parkering. Som mest kan en reduktion om 20 % erhållas. Detta gäller inte besöksparkering.

Flerbostadshusens parkeringsbehov löses till största del i ett underjordiskt garage i planområdets norra del. I detta skede beräknas parkeringsbehovet för flerbostadshus till 231 st. Detaljplanen skapar förutsättningar för att anordna kantstensparkering inom kvartersmark utmed den nya Spärgatan. Kantstensparkeringen föreslås lösa behov för besöksparkering (35 st) samt korttidsparkering för förskolan (cirka 5 st).



Figur 34 Redovisning av de underjordiska garagens ungefärliga utbredning i förhållande till övriga byggnader inom planområdet (RaRada of Sweden 2024).

Parkering för radhus regleras med egenskapsbestämmelse **n₂** som reglerar att **endast en (1) parkeringsplats per radhus får anordnas inom varje tomt**. Resterande behov av boendeparkering samt besöksparkering för radhus löses i gemensamt parkeringsgarage.

För förskolan föreslås korttidsparkering för hämtning och lämning av barn att lösas som kantstensparkering i direkt anslutning till förskolebyggnadens entré. Här finns även möjlighet att anordna tillgänglighetsanpassad parkering. Personalparkering anordnas i det områdesgemensamma parkeringsgaraget.

Enligt kommunens parkeringsstrategi kan parkeringstalet sänkas om åtgärder kopplade till mobilitetstjänster och samnyttjande genomförs. Samnyttjande innebär att fastighetsägare/byggaktör kan påvisa att bilparkeringsplatser till bostäder samnyttjas med parkeringsplatser till andra verksamheter. Det innebär att olika användare nyttjar samma

parkeringsplatser eftersom de har olika behov av parkering sett över dygnet och veckan. Genom att använda mobilitetstjänster kan efterfrågan på parkering reduceras ytterligare med upp till 20 % om fastighetsägare/byggaktör säkerställer mobilitetsåtgärder enligt kommunens parkeringsstrategi.

Längre fram i planprocessen kan parkeringsbehovet komma att ändras om mobilitetsåtgärder redovisas eller om samnyttjande blir aktuellt. Storleken på lägenheter påverkar parkeringstalet för flerbostadshus vilket ger effekt på det totala antalet parkeringar som behöver inrymmas i parkeringsgaraget.

För ytan som avses för parkering under mark finns planbestämmelsen **n₃** som reglerar att **parkering i garage under mark ska anordnas med planterbart bjälklag**. Syftet med denna bestämmelse är att möjliggöra för gröna gårdar och lokalt omhändertagande av dagvatten, vilket också bidrar till att grönytefaktorn uppnås.

Cykelparkering

Antalet platser för cykelparkering är beräknat utifrån kommunens parkeringsstrategi med tillhörande tillämpningsbilaga. Detaljplanen reglerar inte parkering för cykel utan säkerställer enbart att utrymme inom kvartersmark finns tillgänglig. Antalet parkeringsplatser har beräknats utifrån antagandet om 330 lägenheter i flerbostadshus och en förskola om sex avdelningar á 20 barn/avdelning. Antalet anställda på förskolan uppskattas till cirka 20 stycken. Cykelparkering för radhus löses inom respektive tomt.

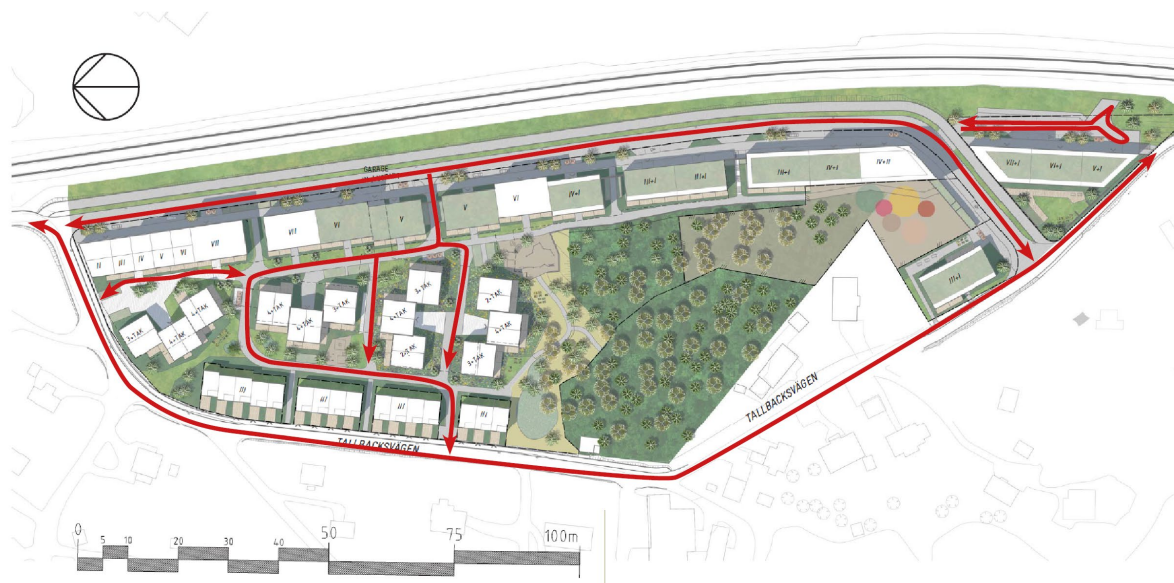
Typ av boende/verksamhet	Parkeringsstal	Parkeringsbehov*
Flerbostadshus (generell lägenhetsstorlek)	2,0	660
Radhus	-	Löses inom egen tomt
Förskola	0,4 platser/anställd + 0,4 platser/elev*	8 + 48 = 56

**Parkeringstalet för cykel för barn enligt parkeringsstrategin bedöms vara för högt, uppskattningsvis behövs cirka 20 platser som lämpligen förläggs i nära anslutning till barnvagnsparkeringar. Behovet analyseras med fördel i samband med bygglovsprövningen.*

Cykelparkeringar för boende i flerbostadshus föreslås anordnas i entréplan och i nära anslutning till entréer. Enligt kommunens parkeringsstrategi ska cykelparkeringar alltid lokaliseras så nära målpunkten som möjligt och att de ansluter till cykelvägnätet samt att god tillgänglighet till kollektivtrafik erbjuds. Cykelparkeringarna ska, i så stor omfattning som möjligt, utformas så att stöldrisk minimeras samt att de är lättillgängliga och placerade så att en trygg och attraktiv miljö uppnås.

Angöring

Angöring för bebyggelsen närmast spåren samt förskolan sker primärt från den nya Spårvägen. För skogshusen sker angöring via föreslagen kvartersgata. För att möjliggöra trafik till bostäder via kvartersgator regleras ytorna med egenskapsbestämmelsen **prickmark**.



Figur 35 Illustration som visar hur rörelse kan ske inom kvartersmarken för att möjliggöra för angöring till bebyggelsen (illustrationsplan Funkia, med bearbetning av Haninge kommun, 2024)

Angöring i form av hämtning och lämning av barn samt varuleveranser och avfallshantering planeras för förskolan att ske vid kantstensparkering invid förskolan samt för sopbil att hämta avfall på gatan. Möjliggörande av ytor för korttidsparkering och leveranser görs med **prickmark**.

ALLMÄN PLATS

Detaljplanen möjliggör för en ny allmän gata samt en standardförbättring för den befintliga Tallbacksvägen. Båda planläggs som **GATA**. Utöver allmän gata planläggs det även för **NATUR**.

Gata och gång- och cykelnät

Den befintliga Tallbacksvägen planeras att rustas upp och få en ny och utökad standard med genomgående asfaltbeläggning och bättre förutsättningar för gående. Då gatans bredd och topografi varierar utmed planområdet sträckning behöver gång- och körbana anpassas utifrån de förutsättningar som råder.

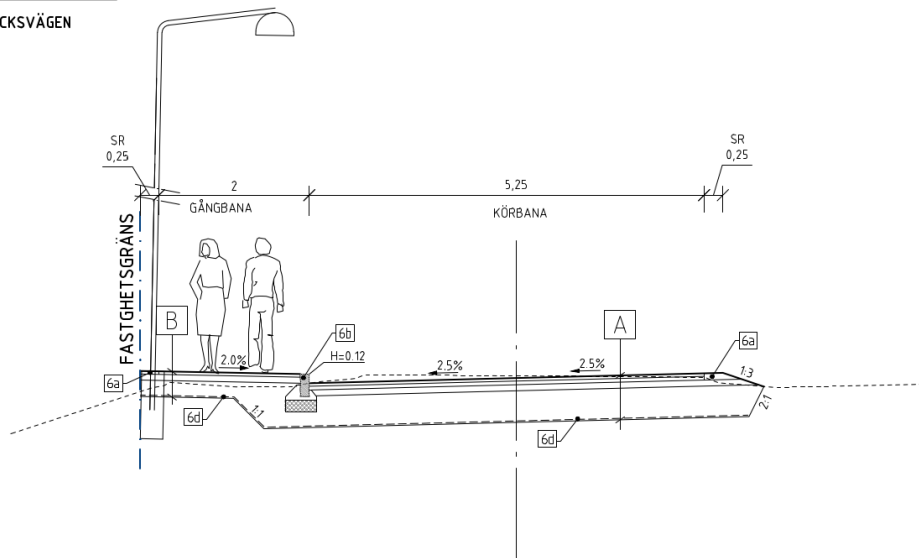


Figur 36 Illustration som visar gång- och cykelnätet inom planområdet (illustrationsplan Funkia, med bearbetning av Haninge kommun, 2024).

Den blåstreckade linjen i illustrationen ovan visar var gångbanan behöver anpassas. För Tallbacksvägens smalare partier så behöver gång ske i blandtrafik. Ingen cykelbana planeras längs med Tallbacksvägen utan cykeltrafik bör ske via den nya Spårvägen.

SEKTION A3-A3

TALLBACKSVÄGEN

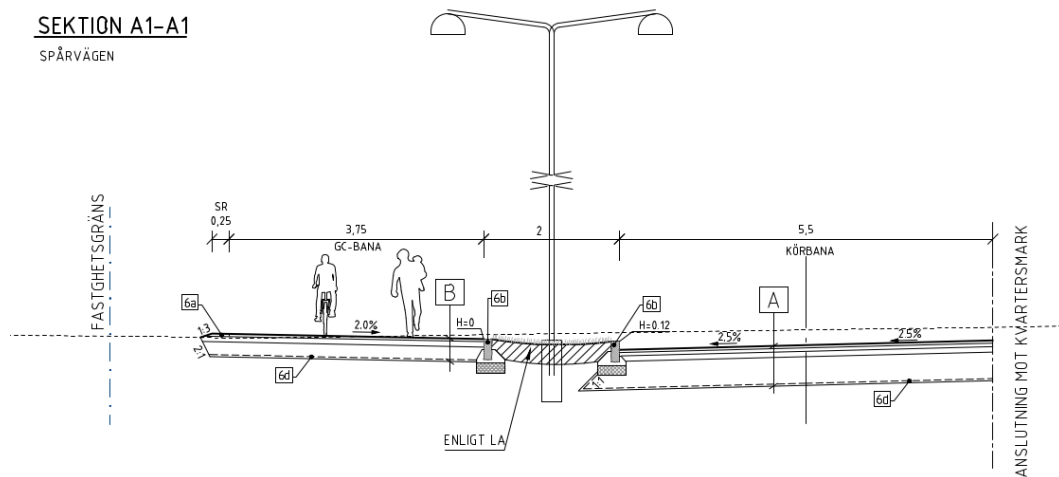


Figur 37 Sektion för den norra delen av Tallbacksvägen som visar en gångbana på 2 meter och en körbana på 5,25 meter. (WSP, 2024).

För den nya Spårvägen planeras en gång- och cykelbana med en total bredd på 3,75 meter. Gång- och cykelbanan föreslås placeras närmast järnvägen. Körbanans bredd planeras till 5,5 meter. Sektionen inrymmer även belysning och trädplantering längs delar av gatan samt dagvattenhantering.

SEKTION A1-A1

SPÅRVÄGEN



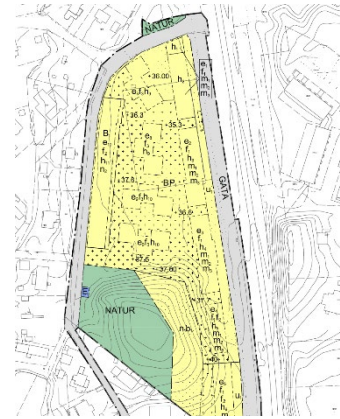
Figur 38 Sektion för den nya Spårvägen som visar en gång- och cykelbana på 3,75 meter (WSP, 2024)

Natur

Det har inom planområdet identifierats höga naturvärden och för att säkerställa ett bevarande av dessa så planläggs två delar inom planområdet som allmän plats med användningen **NATUR**. Planläggning som allmän platsmark innebär att kommunen kommer att ansvara för framtida skötsel av naturmarken.

Den naturmark som planeras i norr ansluter till angränsande detaljplans användningsområde för natur, och området får i samband med planläggning en utökad utbredning. Därmed skyddas identifierade naturvärden i större omfattning.

Utbredningen av naturområdet kring den skogsbeklädda höjden i söder följer i stora drag strandskyddslinjen. Enligt den naturvärdesinventering som tagits fram kan område med identifierade naturvärden i anslutning till planlagt **NATUR**-område användas till naturlek för förskolan. Denna yta planläggs därför som kvartersmark med särskilda bestämmelser om markens bevarande (**n**₁).



Figur 39 Del av plankarta som visar de två **NATUR**-områdena.

STRANDSKYDD

Delar av planområdet omfattas av strandskydd och strandskyddet gäller 100 meter från Övre Rudasjön. Strandskyddet avses genom detaljplanen att upphävas för de delar inom planområdet som planläggs som gata och kvartersmark. För att upphäva strandskyddet inom hela eller delar av planområdet krävs att något av dispensgrunderna i 7 kap. 18 c § MB uppfylls. Enligt 7 kap. 18 c § 1 MB kan strandskydd upphävas om ett område redan har tagits i anspråk på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Det finns ett regionalt intresse av att möjliggöra för bostadsbebyggelse som främjar en hållbar samhällsutveckling och möter det ökade befolkningstrycket i Stockholmsregionen. Eftersom många delar av Handen redan är bebyggda eller omfattas av strandskydd, är möjligheter för ändamålsenlig bostadsbebyggelse begränsad. Att möjliggöra för bebyggelse på den aktuella platsen bidrar till effektiv markanvändning och ger fler människor möjlighet att bo i kollektivtrafiknära läge. Det allmänna intresset att utveckla planområdet med bostadsbebyggelse får därmed anses väga tyngre än strandskyddsintresset.

Allmän plats

Strandskyddet avses upphävas inom vad som planläggs som allmän platsmark **GATA**, då befintlig gata är ianspråktagen för trafikändamål på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 c § pkt 1 MB). Egenskapsbestämmelsen **Strandskyddet är upphävt. Detta gäller enbart för den del av Tallbacksvägen som planläggs som GATA och ligger inom strandskyddat område** har införts.

Strandskyddet kommer att fortsätta gälla inom allmän platsmark **NATUR**.

Kvartersmark

Strandskyddet berör en mindre del av den mark som planläggs för bostadsändamål (**B**). Planläggning sker på de befintliga villafastigheterna Kolartorp 6:21 och 6:22. Dessa utgörs av anlagda och privatiserade tomter vilket innebär att marken redan är ianspråktagen på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 c § pkt 1 MB). Fastigheterna ligger väl avskilt från stranden av framförliggande bebyggelse vilket innebär att området saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 c § pkt 2 MB). Strandskyddet avses därför att upphävas för denna del av kvartersmarken.

Även området med användningsbestämmelse **E**₁, transformatorstation, omfattas av strandskydd och avses genom planläggning att upphävas. Området anses vara redan ianspråktaget då en

befintlig transformatorstation finns placerad inom denna yta och strandskyddet upphävs med stöd av 7 kap. 18 c § pkt 1 MB. Området behöver fortsatt tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse i form av att försörja befintliga och tillkommande bebyggelse med el, vilket motiverar upphävande av strandskydd enligt 7 kap. 18 c § pkt 5 MB.

Egenskapsbestämmelsen **Strandskyddet är upphävt** har införts för all kvartersmark som omfattas av strandskydd.

HÄLSA OCH SÄKERHET

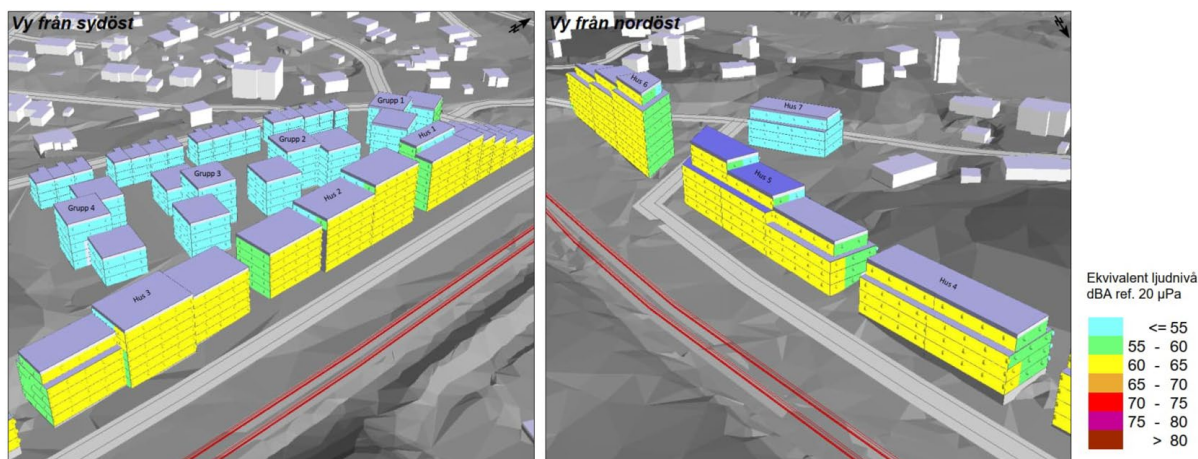
Transporter med farligt gods

Planområdet är beläget invid transportled för farligt gods och bestämmelser för skydd mot störningar i enlighet med framtagna riskanalys har införts. Bebyggelsen närmast Nynäsbanan regleras med m_1 som hanterar placering av friskluftsintag, utrymningsvägar och fasadmaterial så att risknivån för skada blir acceptabel.

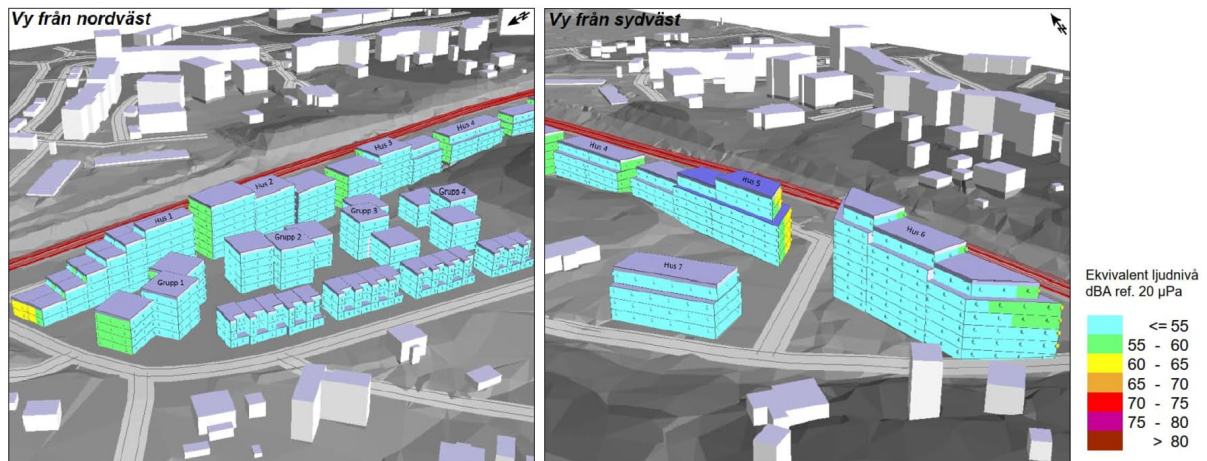
Buller

Planområdet är lokaliserat i ett bullerutsatt läge och för att tillskapa goda boendemiljöer samt förbättra miljön för villabebyggelsen är planförslaget till stor del utformat så att bebyggelsen närmast järnvägen utgör en bullerskärm för resterande bebyggelse. För de mest exponerade byggnaderna krävs att bostäder större än 35 kvadratmeter får en tyst sida, eller att lägenheter mindre än 35 kvadratmeter uppförs. Planbestämmelse m_2 reglerar hantering av buller så att bullerriktvärden enligt Trafikbullerförordningen kan uppnås.

De ekvivalenta ljudnivåerna vid byggnadernas fasad som vetter mot järnvägen beräknas bli som högst 64 dBA och överskrider därmed riktvärdet på 60 dBA (figur 40). För fasader som vetter från järnvägen beräknas ljudnivåer bli lägre än 55 dBA (figur 41).

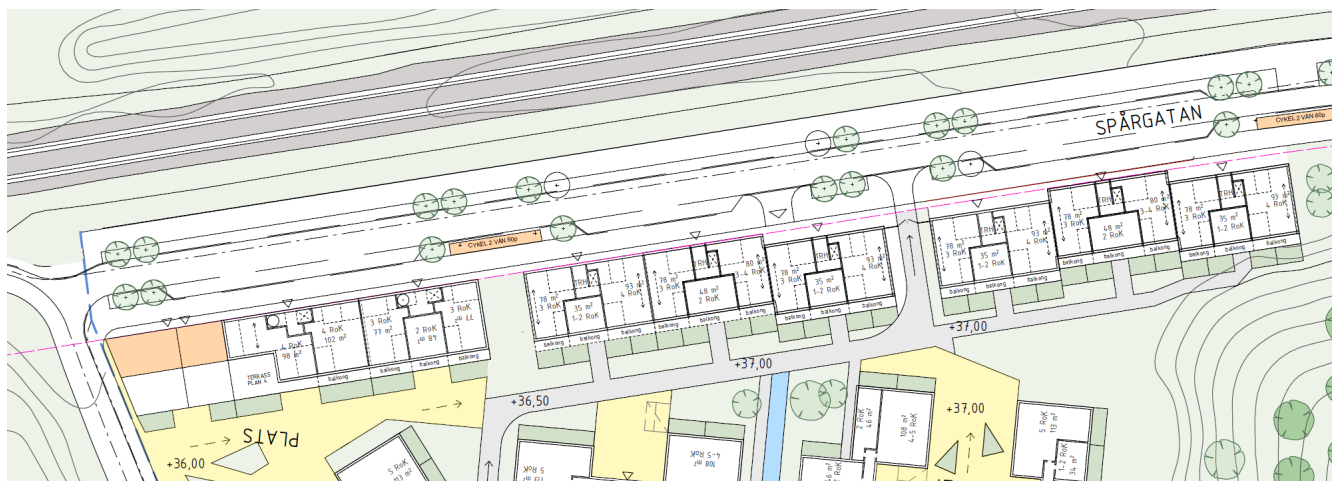


Figur 40 Ekvivalent ljudnivå L_{Aeq} vid fasader som vetter mot järnvägen (WSP, 2024)



Figur 41 Ekvivalent ljudnivå L_{Aeq} vid fasader som vetter från järnvägen (WSP, 2024).

Då de ekvivalenta ljudnivåerna för bebyggelsen närmast järnvägen (hus 1-6) beräknas överskrida 60 dBA vid fasaderna kan mindre lägenheter om högst 35 m² planeras. För en bostad om högst 35 m² gäller att 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad inte bör överskridas. Annars måste minst hälften av bostadsrummen vändas mot en ljuddämpad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids nattetid vid fasad.

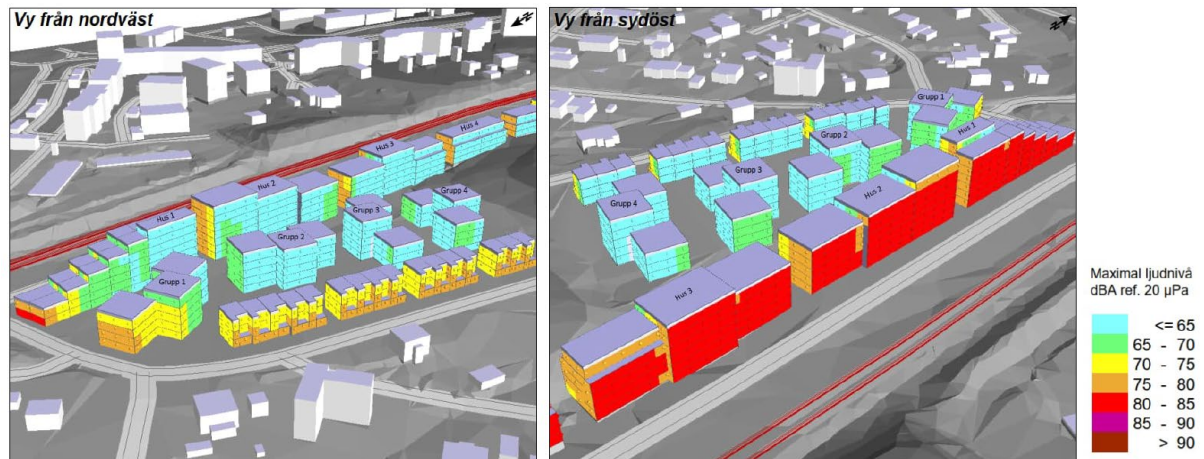


Figur 42 Illustrationsplan som visar planlösningar längs med Nynäsbanan som möjliggör för genomgående lägenheter med hälften av rummen vända mot ljuddämpad sida samt lägenheter mindre än 35 kvadrat (norra delen av planområdet) (Backbans & Ed Arkitekter, 2024)

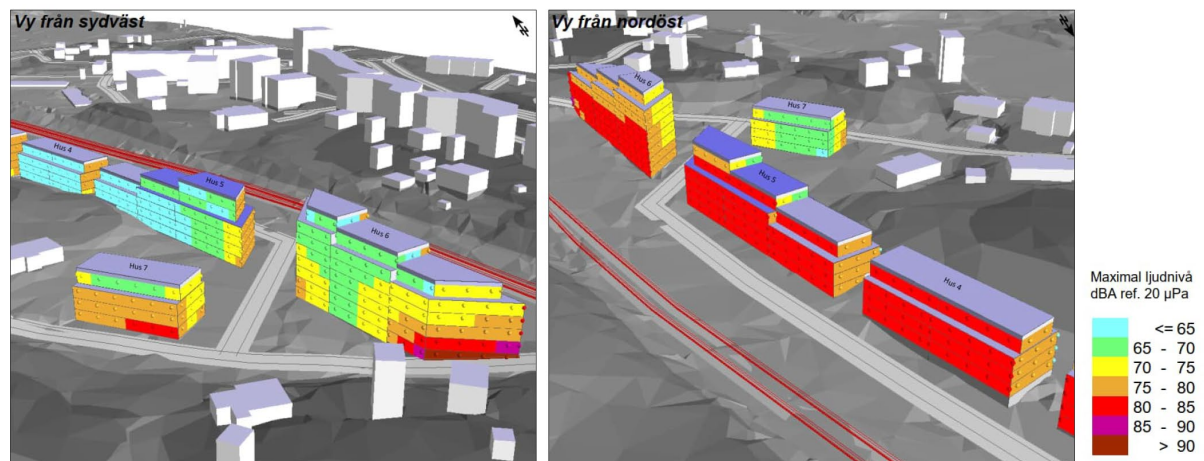


Figur 43 Illustrationsplan som visar planlösningar längs med Nynäsbanan som möjliggör för genomgående lägenheter med hälften av rummen vända mot ljuddämpad sida samt lägenheter mindre än 35 kvadrat (södra delen av planområdet) (Backbans & Ed Arkitekter, 2024)

För resterande bostadsbebyggelse (hus 7, grupp 1-4 och radhus) klaras riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad (figur 40). Den högsta ekvivalenta ljudnivån vid förskolans fasad som vetter mot bullerskyddad sida, beräknas till 49 dBA.



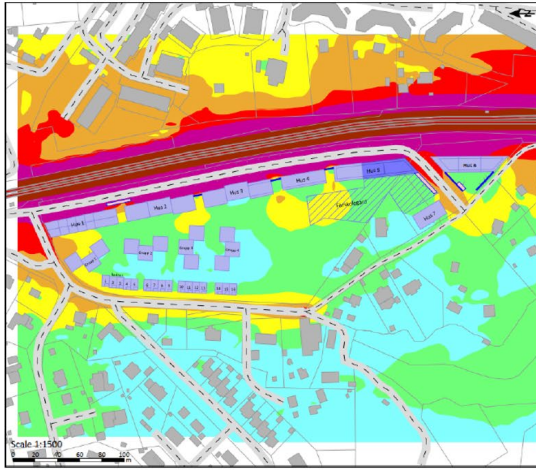
Figur 44 Maximal ljudnivå L_{AFmax} vid fasad på hus 1-3, grupp 1-4 och radhus 1-16 (WSP, 2024)



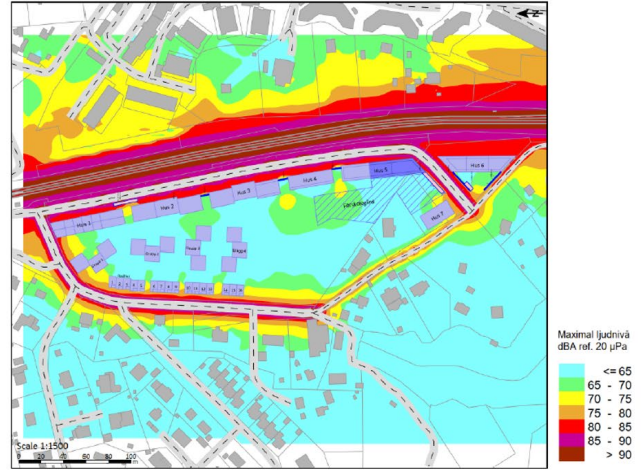
Figur 45 Maximal ljudnivå L_{AFmax} vid fasad på hus 4-7 (WSP, 2024).

För att klara riktvärden för uteplatser så behöver bullerskyddsåtgärder införas. Riktvärden för uteplats är 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå kl 06-22 enligt Trafikbullerförordningen. Planbestämmelse m_2 reglerar att **bullerskydd ska placeras och utformas så att uteplatser med högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå kan anordnas i anslutning till bostäder.**

Riktvärden på uteplatser kan erhållas om bullerskärmar placeras mellan byggnaderna närmast järnvägen. Om en 4 meter hög skärm placeras mellan huskropparna för hus 1-5 och utmed utemiljöerna på hus 6 så kan uteplatser anordnas för samtliga bostadshus enligt figur 46 och figur 48.



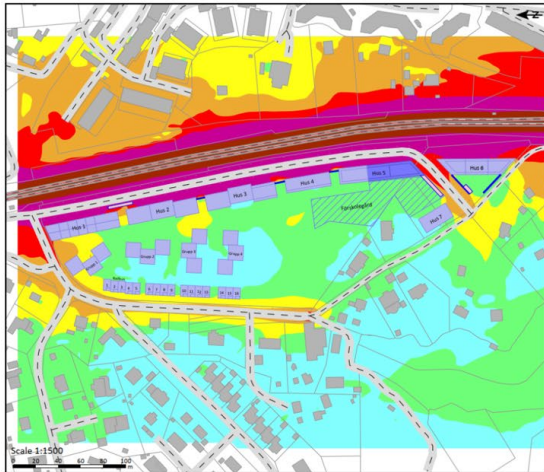
Figur 7 Ekvivalent ljudnivå utomhus, L_{Aeq} , med 4 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna



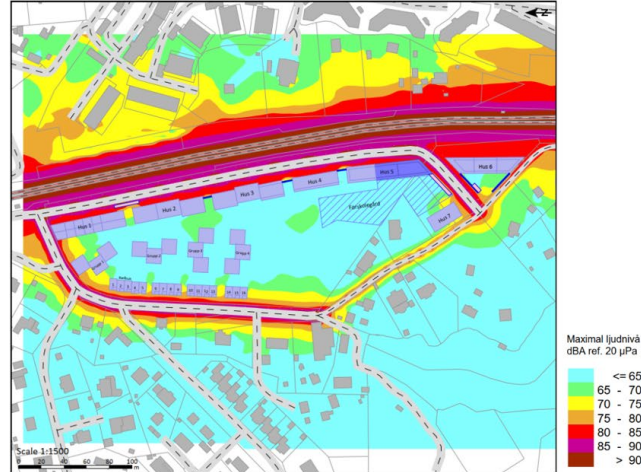
Figur 8 Maximal ljudnivå utomhus, L_{AFmax} , med 4 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna

Figur 46 Ekvivalent ljudnivå utomhus, L_{Aeq} , samt maximal ljudnivå utomhus, L_{AFmax} , med 4 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna (WSP, 2024).

Om en 7 meter hög skärm istället placeras mellan byggnaderna mot järnvägen så förbättras förutsättningarna för att anordna uteplatser.

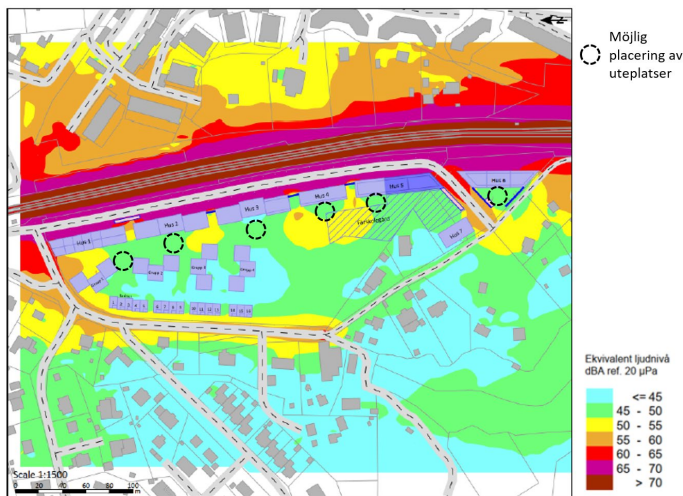


Figur 9 Ekvivalent ljudnivå utomhus, L_{Aeq} , med 7 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna



Figur 10 Ekvivalent ljudnivå utomhus, L_{Aeq} , med 4 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna

Figur 47 Ekvivalent ljudnivå utomhus, L_{Aeq} , samt maximal ljudnivå utomhus, L_{AFmax} , med 7 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna (WSP, 2024).



Figur 7 Ekvivalent ljudnivå utomhus, L_{Aeq} , med 4 meters bullerskyddskärmar mellan huskropparna

Figur 48 Figuren visar möjliga placeringar av uteplatser om en 4 meter hög skärm uppförs (WSP, med bearbetning av Haninge kommun, 2024).

För att uppfylla ljudkraven för förskola ska ljudnivån 50 dBA alltid uppnås vid så stor del av varje skolas utevistelseyta som möjligt, eller vid minst halva skolgårdens yta där barnen befinner sig mest. Detta innebär att riktvärdet överskrids på stora delar av skolgården om inte bulleråtgärder införs. Med en 4 meter hög skärm utmed spåren så erhålls ljudkraven.

Vibrationer

Det finns risk för komfortstörande vibrationer i byggnaderna närmast spåren. Riktvärde för komfortstörande vibrationer på 0,4 mm/s RMS kan innehållas i markplan om lämplig grundläggnings- och bjälklagstyp används. Planbestämmelsen **m₃** har införts för att säkerställa att byggnader grundläggs och utformas så att vibrationsnivåerna inte överstigs.

Förorenad mark

Då det inom planområdet har uppmätts halter för förorening över nivå för känslig markanvändning ska sådan mark saneras innan utbyggnad kan påbörjas. Detta regleras i plankartan med ett **villkor för startbesked**.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Den skogsbeklädda höjden planläggs i huvudsak som **NATUR** samt med **prickmark** och undantas därmed från bebyggelse. Det bedöms därför inte föreligga några stabilitetsproblem eller risk för skadliga sättningar inom planområdet.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Planområdet kommer att ingå i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Ledningar för vatten och avlopp planeras att anläggas under allmänna gator. Ett **u-område** är förlagt inom kvartersmark närmast järnvägen för att säkerställa åtkomst för underjordiska ledningar som ligger utmed gata.

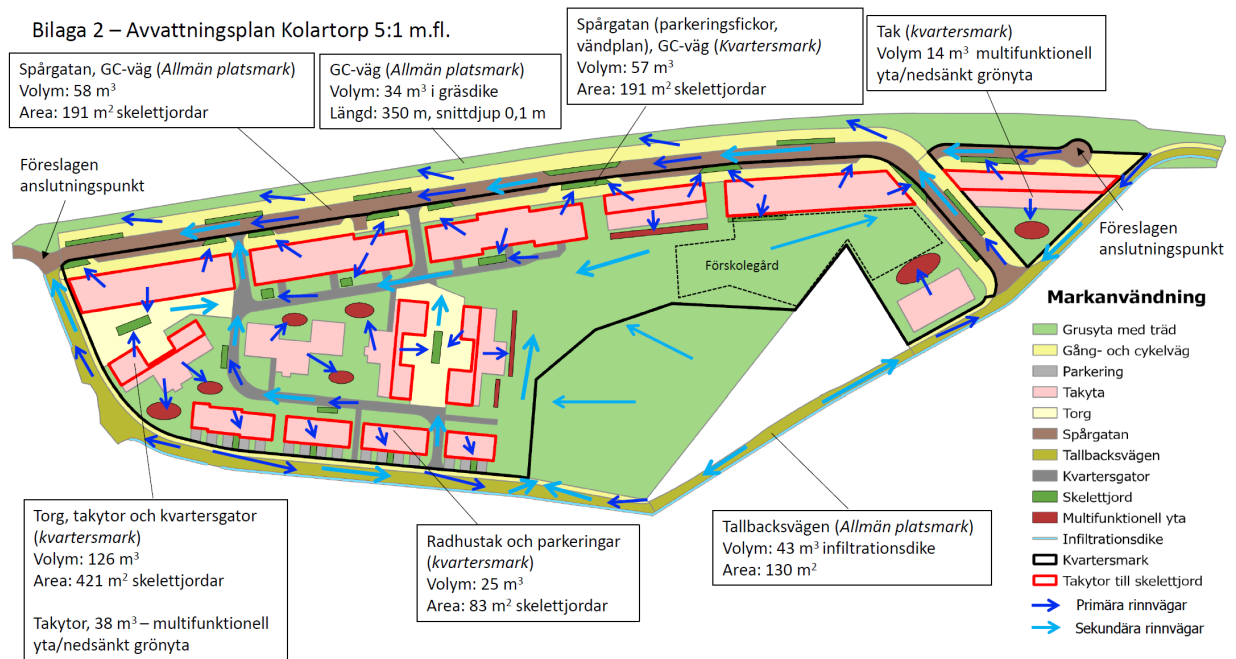
Dagvatten

Dagvatten från kvartersmark och allmän platsmark ska passera anläggning för rening och fördröjning innan utsläpp till det kommunala dagvattennätet. För att kunna uppfylla kravet på att fördröja och rena de första 20 mm nederbörd från hårdgjorda ytor inom planområdet krävs det totalt 396 m³ fördröjningsvolym.

135 m³ av den totala fördröjningsvolymen är inom allmän platsmark och 261 m³ inom kvartersmark. Anläggningar som omhändertar dagvatten från kvartersmark och allmän platsmark ska placeras inom kvartersmark respektive allmän platsmark.

Indelning	Markanvändning	Hårdgjord red. area (ha)	Fördröjningsvolym (m ³)
Kvartersmark	Gång- och cykelväg	0,21	42
	Kvartersgator	0,11	23
	Parkering	0,03	6
	Spårgatan (parkeringsfickor +vändplan)	0,07	15
	Takyta	0,77	153
	Torg	0,11	21
	Totalt		1,68
Allmän platsmark	Gång- och cykelväg	0,09	18
	Gång- och cykelväg öster om Spårgatan	0,17	34
	Spårgatan	0,25	40
	Tallbacksvägen	0,27	43
	Totalt		0,63

Figur 49 Magasinvolymerna baserade på hårdgjorda ytor och 20 mm fördröjning (W/SP, 2024).



Figur 50 Avvattningsplan med förslag på placering av åtgärder för dagvattenhantering samt fördröjningsvolymerna och erforderliga ytor (Dagvattenutredning, W/SP, 2024)

Allmän platsmark

Dagvattenutredningen föreslår att skelettjordar med icke-gödslad biokol hanterar dagvattnet utmed Spårvägen. Skelettjordar används ofta i gatumiljöer då de både innebär en etablering av träd och hanterar dagvattnet. Vid plantering av träd bör ytan för skelettjord inte understiga 15 m². Enligt dagvattenutredningen krävs en yta om 304 m² för skelettjordar utmed Spårvägen, vilket omfattar en fördröjningsvolym om 92 m³.

För Tallbacksvägen föreslås ett infiltrationsdike utmed den västra sidan av gatan. Diket beräknas omhänderta en fördröjningsvolym om 43 m³ vilket kräver en yta om 130 m². Dikets utredning kan komma att behöva anpassas till gatans begränsade förutsättningar, men om halva gatans sträckning (cirka 200 m) kan anläggas med dike så blir bredden på diket cirka 0,6 meter. Exakt utbredning kommer att utredas i samband med mer detaljerad projektering.

Växtbäddar och skelettjordar som omhändertar vägdagvatten bör anläggas med tätskikt och vidare avledning, för att inte riskera att förorenat vatten perkolerar och når grundvattnet. Om dagvatten ska infiltreras i den norra delen av planområdet behöver befintliga markföroreningar avlägsnas för att inte riskera spridning till grundvattnet.

Kvartersmark

För den del av Spårvägens gaturum som utgör kvartersmark föreslås att skelettjordar anläggs för hantering av dagvatten från parkering, förgårdsmark och omkringliggande takytor (se Figur 48). Denna del beräknas omhänderta 57 m³ och kräva ytor för skelettjord motsvarande 191 m². Skelettjordar föreslås även hantera dagvatten där torg föreslås samt för takytor och kvartersgator. Dessa delar beräknas omhänderta 126 m³ samt kräva en yta motsvarande 421 m² skelettjord. Skelettjordarna inom kvartersmarken kompletteras med multifunktionella ytor för att omhänderta dagvatten från takytor som motsvarar 38 m³.

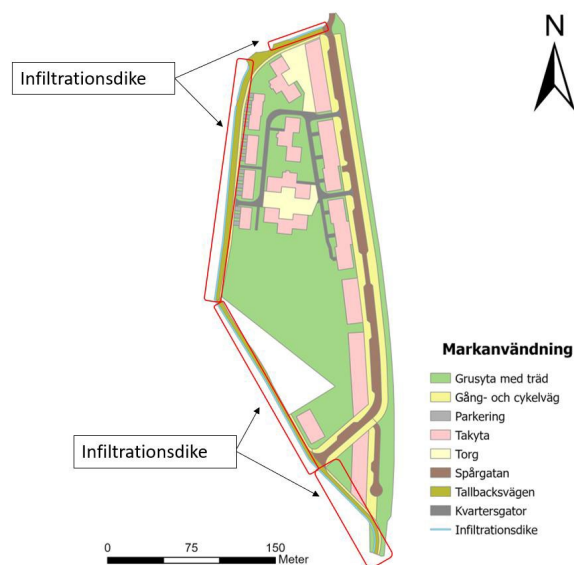
Ytor för ovanstående åtgärder finns tillgängliga inom planområdet och säkerställs med reglering med **prickmark**. Planområdet har goda förutsättningar för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) och för kvartersmark finns en generell bestämmelse om att **minst 50 % av marken ska vara genomsläpplig**.

Om vegetationsbeklädda tak utförs så kan andelen infiltrationsyta på mark minska.

För den del av kvartersmarken som möjliggörs för underjordiska parkeringsgarage så finns egenskapsbestämmelsen n₃, vilken reglerar att **garage ska anordnas med planterbart bjälklag**. Bestämmelsen syftar både till att möjliggöra för gröna gårdar samt för bättre förutsättningar för infiltration och fördröjning av dagvatten.

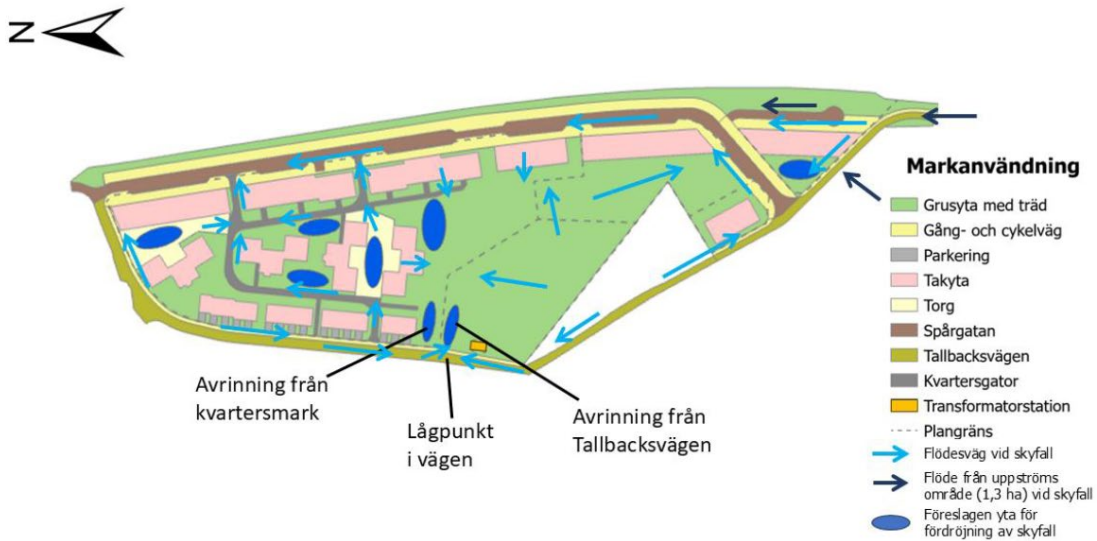
Skyfall

Vid extrem nederbörd (100-års regn och 300-års regn) förutsätts regnmängden vara så stor att ledningsnätets kapacitet för dagvatten överskrids. För att undvika översvämningar och skador på byggnader behöver vattnet avledas ytligt. Marken inom planområdet höjdsätts så att instängda



Figur 51 Föreslagen placering av infiltrationsdike utmed Tallbacksvägen (WSP, 2024)

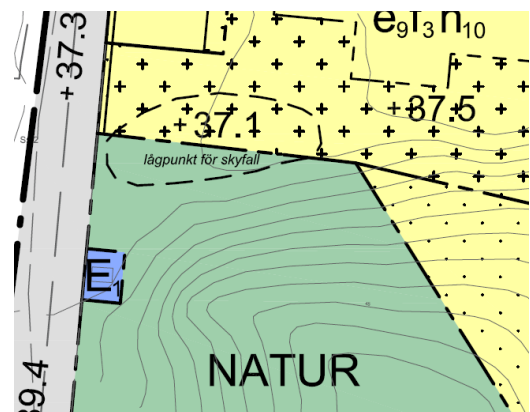
ytor där det riskerar att ansamlas större vattenuppbyggnader undviks. Höjdsättningen medför att skyfallet leds bort från huskroppar och mot intilliggande gator, som därmed fungerar som sekundära avrinningsstråk. Överskottsvattnet leds till ytor som tillåts svämma över.



Figur 52 Flödesvägar vid skyfall samt föreslagna lågpunkter inom planområdet (WSP, 2024-11-12)

I plankartan avsätts och illustreras lämpliga ytor för hantering av skyfallsvolymer inom planområdet. Skyfallsytorna kan konstrueras som nedsänkta ytor eller dike. Lågpunkter motsvarande ungefär 400 m^3 fördröjningsvolym behöver anläggas för att inte riskera att detaljplanen förvärrar situationen nedströms. Om den totala volymen 400 m^3 fördelas ut på 8 föreslagna lågpunkter i figuren, med en total area på 1595 m^2 , blir snittdjupet $0,25 \text{ m}$ i lågpunkterna.

Detaljplanen reglerar markhöjd för gata och kvarteretsmark för att säkerställa att vattnet inte skadar byggnader eller anläggningar. En särskild lågpunkt är illustrerad och höjdsatt (+37,1) för att gemensamt omhänderta det skyfall som ansamlas från höjden och Tallbacksvägen samt kvarteretsmarken.



Figur 53 Plankartans reglering och illustration av lågpunkt som samlar skyfallsvolymer från delar av Tallbacksvägen och kvarteretsmarken.

Transformatorstation

Inom planområdet finns en befintlig nätstation som förser området med el. Nätstationen kommer att kapacitetshöjas för att tillgodose tillkommande bebyggelses behov. Nätstationen avses ligga kvar i befintlig placering och ett **E₁-område** om 6×8 meter planläggs för detta ändamål.

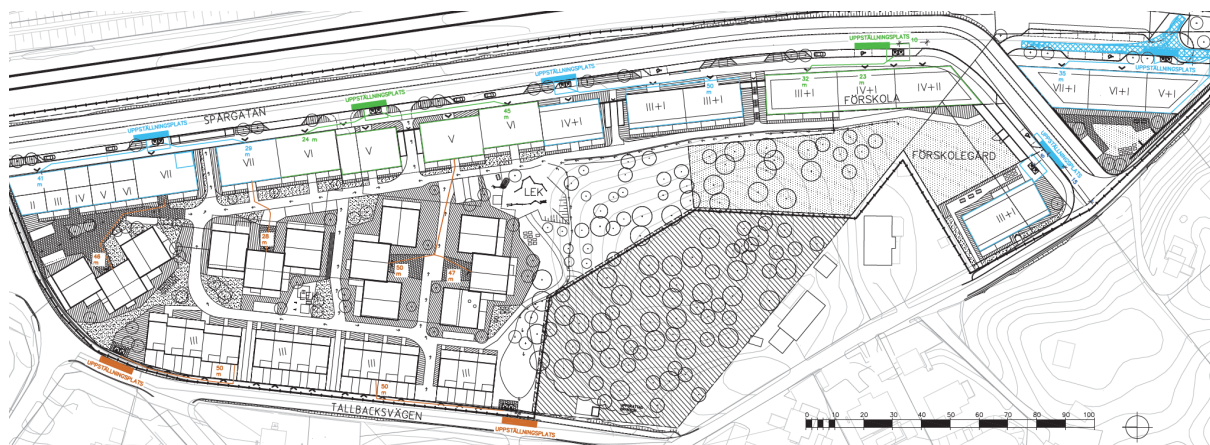
Avfall

Avfallshantering ska ske så att boende i området kan kasta sitt avfall inom 50 meter från respektive bostadsentré. Fraktioner för rest- och matavfall planeras för flerbostadshusen utmed järnvägen att hanteras genom nedgrävda botten tömmande behållare och tömning sker enligt redovisade uppställningsplatser (figur 54). För "skogshusen" som är placerade utan kontakt med större gator så föreslås rest- och matavfall att kastas i invändiga miljörum i husen ut mot järnvägen. Miljörummen nås via entréer mot gården för att klara avståndet på 50 meter från

bostadscentré. Kärn för övriga fraktioner placeras i invändiga soprum eller i komplementbyggnader på kvarteretsmark.

Boende i radhus hanterar sitt avfall genom samordnade kärn som placeras så att samtliga radhus når dem inom 50 meter. Söpbilen ställer upp på Tallbacksvägen och kärnen hämtas därifrån. Kärnen får inte placeras så att de hindrar framkomlighet eller säkerhet på gångbanan utmed Tallbacksvägen.

Förskolans avfall hanteras i miljörum i nära anslutning till verksamheten. Hämtning av avfall ska ske separerat från korttidsparkering för hämtning och lämning av barn.



Figur 54 Förslag på avfallshantering som redovisar avstånd från bostadscentré samt uppställningsplatser för söpbil (Backbans & Ed arkitekter, bearbetning Funkia, 2024-12-18).

Avfallshantering ska utformas i enlighet med SRV:s riktlinjer i avfallsföreskrifterna och avfallsplan 2021–2030.

DETALJPLANENS KONSEKVENSER

BEHOVSBEDÖMNING – MILJÖKONSEKVENSER

Enligt 6 kap. miljöbalken (1998:808), ska kommunen undersöka om genomförandet av en detaljplan kan väntas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. Undersökningen innebär att kommunen identifierar omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan. Kommunen ska, efter att undersökningen genomförts, ta ställning till om genomförandet av detaljplanen väntas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Om betydande miljöpåverkan kan antas ska en strategisk miljöbedömning göras, med framtagande av miljökonsekvensbeskrivning.

För det aktuella detaljplaneförslaget bedömer kommunen att det rör sig om ett så kallat ”annat stadsbyggnadsprojekt” (”projekt för sammanhållen bebyggelse” enligt äldre lydelse). Detta då detaljplanen berör omvandling i utkanten av ett område med sammanhållen bebyggelse, där befintlig logistikverksamhet ändras till bostadsområde (se prop. 2020/21:174). Att det är ett ”annat stadsbyggnadsprojekt” innebär inte nödvändigtvis att det blir betydande miljöpåverkan. Däremot innebär det att kommunen, i undersökningen, behöver ta hänsyn till fler aspekter.

Syftet med detaljplanen är att bidra till utvecklingen av den regionala stadskärnan, inom vilken planområdet ligger. Utvecklingen innebär, enligt detaljplaneförslaget, att en del av åsbarrskogen och dess omkringliggande natur exploateras. Sandmiljöer är överlag värdefulla och inom

planområdet har rödlistade insekter knutna till sand påträffats. Det gör att de förluster som följer av föreslagen exploatering medför viss lokal påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald. Konsekvenserna är dock inte betydande och med föreslagna planåtgärder skyddas den mest värdefulla naturen. Genom tillämpningen av grönytefaktor på kvartersmark kan åtgärder som bidrar till biologisk mångfald och som gynnar pollinerare därtill tillföras.

Exploatering och förtätning leder till en högre andel hårdgjord yta och ökad avrinning. Med föreslagna planbestämmelser som reglerar kvartersmarkens genomsläpplighet och med föreslagen utformning av dagvattenåtgärder, kan volymökningen hanteras. Det bedöms att föroreningarna som släpps ut från planområdet minskar efter ett genomförande av detaljplanen och det föreligger ingen risk för negativ påverkan på recipienten. Även riskerna för grundvattnet minskar med föreslagen dagvattenhantering och med sanering av befintliga markföroreningar. Detaljplanen försvårar således inte möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Översvämningrisker bedöms gå att hantera genom att marken höjdsätts på så sätt att gator och fördröjningsytor ligger lägre än bebyggelsen, så att vatten kan avledas utan risk.

Platsen upplevs som otrygg idag. Med nya bostäder och en förskola medför detaljplaneförslaget ökad närvaro under fler av dygnets timmar, vilket stärker den upplevda tryggheten. Ett genomförande av detaljplanen förbättrar också säkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister, både inom planområdet och i stråket mellan Handen och Vega.

Åsbarrskogen har rekreativa värden och spelar en viktig roll för boende i närområdet. Åsen är också betydelsefull ur ett landskapsperspektiv. Dessa värden bevaras i och med att åsen undantas från exploatering.

Med ett genomförande av detaljplanen utökas den täta staden västerut i Handen. Föreslagen bebyggelse skiljer sig påtagligt från den omgivande småhusbebyggelsens skala. Detaljplanens utformning med högre bebyggelse i öster och låga radhus i väster gör dock att övergången från ny till befintlig bebyggelse blir mildare. Den sammanhängande bebyggelsen utmed Nynäsbanan regleras också, för att få ett mer varierat uttryck.

De verksamheter som det planeras för medför inte några betydande risker eller föroreningskällor. Däremot innebär planområdets läge invid Nynäsbanan att det finns flera risker utifrån som behöver beaktas. Med införandet av planbestämmelser som reglerar skydd mot störningar går det att säkerställa att trafikbullerförordningens riktlinjer följs, att komfortvibrationer inte överskrider riktvärdena samt att inga oacceptabla risker för människors hälsa uppstår vid en eventuell olycka på järnvägen. Åsen är erosionskänslig och markförhållandena är i vissa delar av planområdet utmanande, men med tekniska lösningar bedöms utmaningarna gå att hantera. På så vis kan en lämplig boendemiljö i centralt läge i den regionala stadskärnan tillskapas. Den trafikökning som den föreslagna detaljplanen medför bedöms inte leda till olägenheter i närområdet, vad gäller trafikbuller, luftkvalitet eller framkomlighet.

Mot bakgrund av det resonemang som förs i undersökningen bedömer kommunen att detaljplaneförslaget inte leder till sådana effekter att detaljplanen förväntas medföra betydande miljöpåverkan, på så sätt som avses i 6 kap. 5 § miljöbalken. I bedömningen har särskild hänsyn tagits till den tilltänkta verksamhetens utmärkande egenskaper, lokalisering och miljöeffekter. Mer ingående motiveringar presenteras i ”Undersökning om betydande miljöpåverkan (2024-11-21)”.

Planåtgärder för att stärka och begränsa projektets miljöpåverkan

Till planåtgärder räknas planbestämmelser eller åtgärder via tecknade avtal, eller kommunalt beslutade och finansierade åtgärder, som syftar till att minska detaljplanens negativa miljöeffekter eller stärka dess positiva effekter. Följande planåtgärder föreslås:

- Sandslänten i norr och större delen av åsbarrskogen regleras som NATUR och undantas från exploatering. Fortsatt solinstrålning på den sydvända sandslänten säkras genom att höjderna på den nya bebyggelsen trappas av mot norr (h_1 och h_2).
- För att bevara karaktär och naturvärden regleras delar av förskolegården och sandslänten på kvartersmark så att markens höjd inte får ändras och att marken ska vara genomsläpplig. Befintlig vegetation ska i huvudsak bevaras men viss röjning får ske med syfte att öka tillgängligheten eller för skötsel av natur (n_1).
- För att hantera befintliga markföroreningar anges att startbesked inte får ges för byggnad förrän markens lämplighet säkerställts genom sanering av förorenad mark.
- Avrunnen volym från planområdet begränsas genom en planbestämmelse som anger att minst 50 procent av kvartersmarkens totala yta ska vara genomsläpplig.
- Bebyggelsens höjd trappas av mot väster för att möta villabebyggelsen på ett mildare sätt. Bebyggelsen mot järnvägen regleras för att få en uppbruten form med varierande fasader och avvikande bottenvåningar.
- En planbestämmelse om skydd mot störningar (m_1) säkerställer att byggnaderna närmast järnvägen utformas så att inga oacceptabla risker uppstår vid olyckor med farligt gods.
- En planbestämmelse om skydd mot störningar (m_2) säkerställer att lämpliga åtgärder genomförs för att bebyggelsen ska förhålla sig till trafikbullerförordningen.
- En planbestämmelse om skydd mot störningar (m_3) säkerställer att bebyggelsen grundläggs och utformas på ett sådant sätt att riktlinjer för komfortvibrationer inte överskrids.
- Gator och bebyggelse höjdsätts och regleras med plushöjder, så att skyfallsvatten kan avledas ytligt eller samlas upp i multifunktionella fördröjningsytor.
- Grönytefaktor tillämpas på kvartersmark vilket möjliggör för bevarande och nyskapande av grönska med förutsättningar för ekosystemtjänster, rekreation och biologisk mångfald. Detta regleras inte i detaljplan.

SOCIALA KONSEKVENSER

Planförslaget medför att Kolartorp och västra Handen ges utökade boendemöjligheter i form av radhus och flerbostadshus, vilka kan uppföras med olika upplåtelseformer och storlekar. Fler typer av boendeformer ger fler människor möjlighet att bo i ett område med närhet till natur och kollektivtrafik. Planförslaget innebär att barn i området ges möjlighet att gå i förskola i nära anslutning till bostaden. Bevarandet av naturmarken ger boende i området möjlighet till bostadsnära rekreation inom ett avstånd om maximalt 200 meter. Flertalet av de boende kommer också kunna blicka ut över naturområdet från sina bostäder.

Möjligheten att skapa trygga miljöer ökar då området bebyggs med bostäder vilket ökar möjligheten till befolkade platser och gator. Tillskapande av kvalitativa gårdar och goda boendemiljöer kan skapa långsiktigt hållbara sociala effekter såsom en känsla av gemenskap och inkludering. Detaljplanen reglerar att lägenheter i bottenvåning uppförs något upphöjda från gatunivån vilket innebär att boende kan uppleva ökad trygghet samtidigt som det fortfarande finns förutsättningar att överblicka och skapa kontakt med det som sker utanför bostaden. Gemensamma lokaler såsom cykelförråd och tvättstugor placeras med fördel i entréplan med uppglasade fasader så att överblickbarheten kan öka.

Barnperspektiv

Detaljplanen ger förutsättningar för tillskapandet av en ny förskola i området vilket innebär att ett nära avstånd till bostaden uppnås. Förskolans placering innebär att gården ges möjligheter att både inrymma en tillgänglig och lättåtkomlig yta samt en mer vild och utforskande naturlek närmast den skogsbeklädda höjden. En friyta om cirka 25 kvm/barn kan uppnås vilket bedöms som god tillgång. Barnen kommer även att ha den skogsbeklädda höjden som möjligt utflyktsmål i direkt anslutning till förskolegården. Enligt den solstudie som genomförts kan förskolegården anordnas så att både goda sol- och skuggförhållanden uppnås.

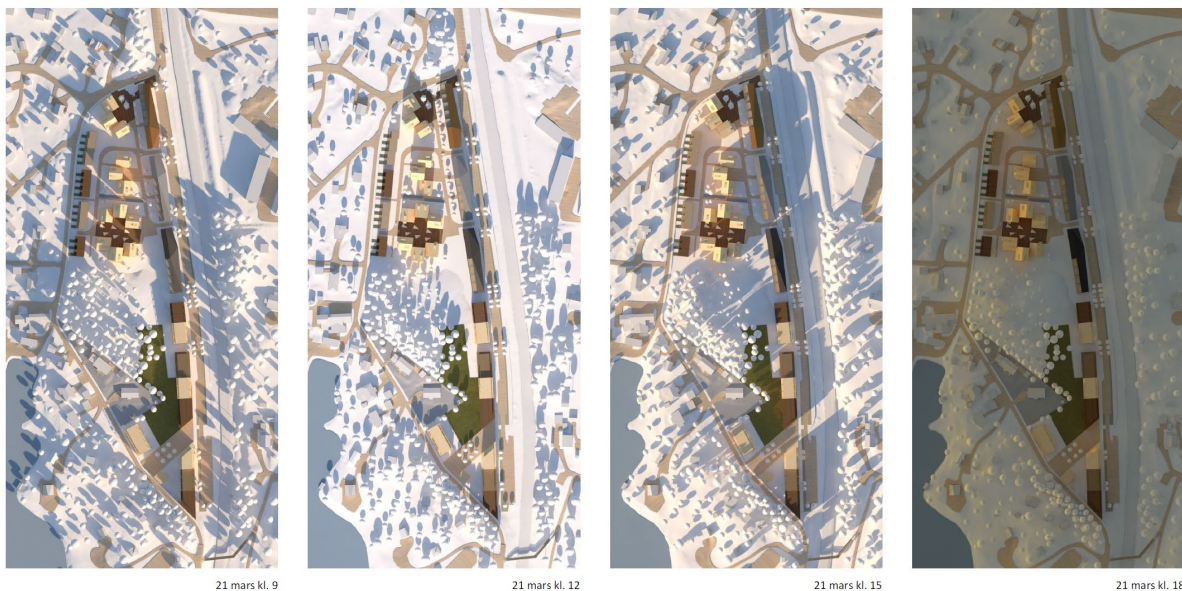
Detaljplanen innebär en standardförbättring av befintlig gata samt tillskapande av en ny kommunal gata med ökad trafiksäkerhet. Detaljplanen möjliggör för olika typer av boendeformer vilket kan öka förutsättningarna för barn från olika familjekonstellationer att mötas.

Sol- och skuggförhållanden

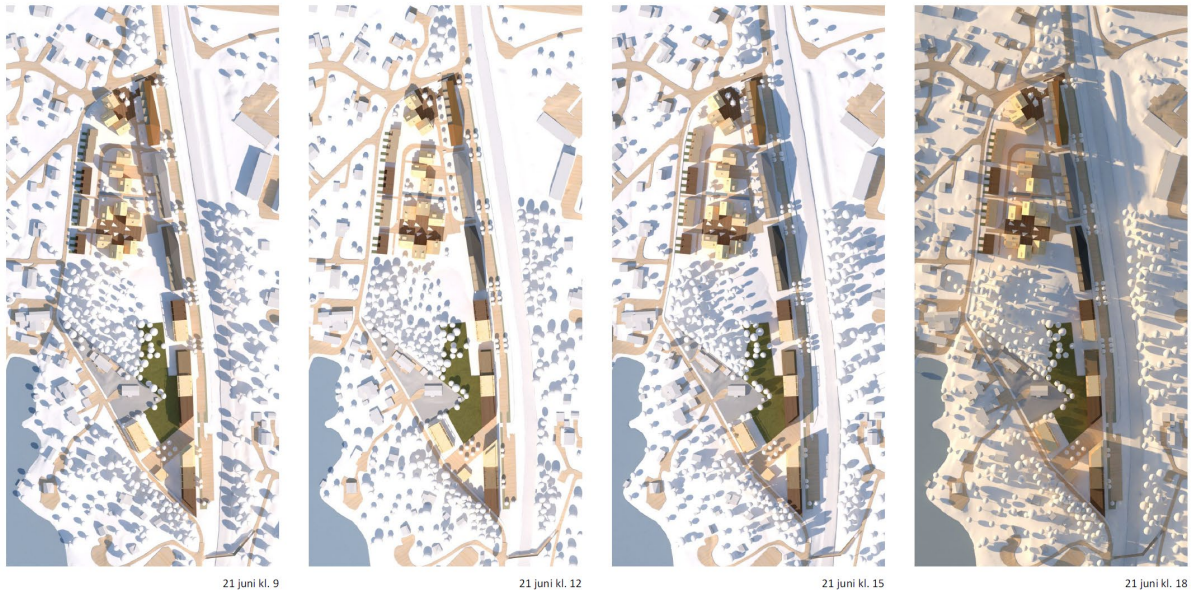
En solstudie har tagits fram för att redovisa hur tillkommande bebyggelse påverkar sol- och skuggförhållandena i mars, juni och september. Tillkommande bebyggelse är placerad öster om befintlig bebyggelse vilket innebär att skuggpåverkan på befintliga tomter kan ses som marginell. Det är främst fastigheterna i norr som kan påverkas på morgon under vår och höst när solen står som lägst.

Solstudien syftar även till att redovisa påverkan på de naturvärden som identifierats i den norra delen av planområdet. Bebyggelsen är anpassad så att detta område inte beskuggas.

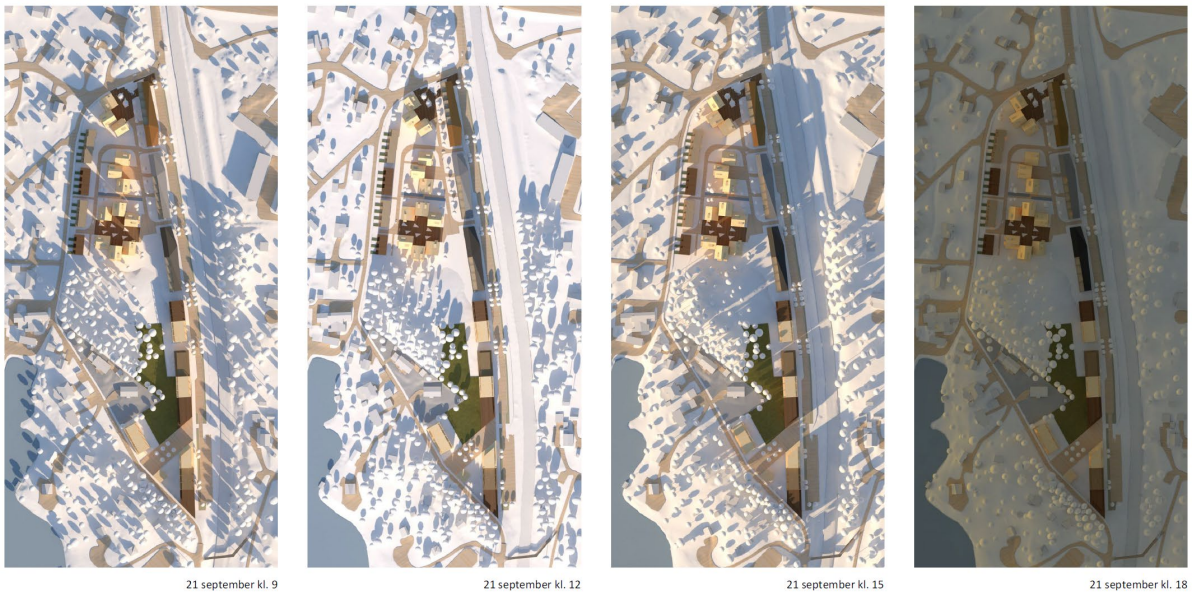
Den tillkommande bebyggelsen har en relativt hög och tät struktur vilket innebär att byggnader kan komma att beskugga potentiella gårdar. Uteplatser placeras med fördel på ytor med goda ljusförhållanden.



Figur 55 Skuggförhållanden 21 mars kl. 9, 12, 15 och 18 (Backhans & Ed Arkitekter, 2024)



Figur 56 Skuggförhållanden 21 juni kl. 9, 12, 15 och 18 (Backbans & Ed Arkitekter, 2024)



Figur 57 Skuggförhållanden 21 september kl. 9, 12, 15 och 18 (Backbans & Ed Arkitekter, 2024)

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

ALLMÄNT

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

Tidplan

Plansamråd: 14 januari – 25 februari 2025

Granskning: Planerat till våren 2026

Antagande: Planerat till hösten 2026

Preliminär byggstart: 2027

Preliminär byggtid: 2-3 år för allmän plats och cirka 10 år för kvartersmark

Utbyggnad av allmän plats kan påbörjas när detaljplanen vunnit laga kraft och kommunen fått tillträde till den allmänna platsen. Utbyggnaden av kvartersmark kräver att kommunens och ledningsägares utbyggnad kan ske opåverkat och kräver noggrann samordning mellan de olika aktörerna.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år och påbörjas efter det att planen vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att få bygga i enlighet med detaljplanen. Om ändring eller upphävande av detaljplanen sker under denna tid kan kommunen bli ersättningsskyldig gentemot fastighetsägarna. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla till dess att den ersätts, ändras eller upphävs. Byggrätten är dock då inte längre säkerställd och kommunen kan efter denna tid ersätta, ändra eller upphäva detaljplanen utan att behöva utge ersättning till berörda fastighetsägare för outnyttjade byggrätter som går förlorade.

Skedesplanering

Utbyggnad av detaljplanens olika delar behöver planeras och samordnas. En skedesplanering ska tas fram gemensamt mellan kommun, exploatör och övriga intressenter. Utbyggnaden av detaljplanen behöver ske i olika etapper, vilket skedeplaneringen ska visa på.

Skedesplaneringen inleds i samband med detaljplanens granskning.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Huvudmannaskap för allmän platsmark

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utförande samt framtida drift och underhåll. Genom att marken planläggs som allmän plats får kommunen rätt att bygga ut de allmänna anläggningar som planeras.

Huvudmannaskap för vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Kommunen ansvarar därmed för drift av den allmänna VA-anläggningen inom planområdet, samt utbyggnad där så behövs. Detta innebär att kommunen ansvarar för ledningarnas utbyggnad samt framtida underhåll fram till och med varje enskild förbindelsepunkt. Anslutningspunkter upprättas cirka en halvmeter utanför fastighetsgräns. En skötselplan för kommunala dagvattenanläggningar ska tas fram.

Huvudmannaskap för kvartersmark

Exploatören ansvarar för utbyggnad samt framtida underhåll av byggnader och anläggningar inom kvartersmark. Utbyggnad och framtida underhåll av VA-ledningar inom fastigheten och fram till förbindelsepunkten är fastighetsägarens ansvar. Fastighetsägaren kan även bli ansvarig att utföra och/eller bekosta arbeten för flytt och anläggandet av övriga ledningar, såsom el och teleledningar, inom den enskilda fastigheten.

Tekniska anläggningar (E-område)

Yta reserveras för transformatorstation inom kvartersmark för planområdet. Respektive ledningsägare/huvudman bekostar och ansvarar för utbyggnaden av sin anläggning samt för att tillförskaffa sig erforderlig markåtkomst. De ledningar inom kvartersmark som behöver flyttas ska bekostas av exploatören.

Övriga ledningar

Respektive ledningshavare för till exempel el och tele inom planområdet ansvarar för utbyggnaden av sina respektive nät. Inom allmän platsmark samordnas dessa utbyggnader med de kommunala anläggningsarbetena. Kostnaden för nya nät samt tillhörande stationer belastar ledningsägaren. Om befintliga ledningar påverkas av enskilt byggande bekostas nödvändig flytt i normalfall av den initierande byggherren, men flytten utförs av ledningsägaren.

TEKNISKA FRÅGOR

Utbyggnad av allmänna gator

Som underlag för planering och utbyggnad av allmän platsmark har en systemhandling tagits fram. Systemhandlingen utreder möjligheter och utrymmesanspråk för kommunala gator, gång- och cykelvägar, vatten- och avlopp samt belysning och landskapsarkitektur. I kommande skede av planprocessen kommer en mer detaljerad projektering att tas fram.

I samband med detaljplanens genomförande kommer sannolikt en utbyggnad av kommunens övergripande VA-stråk ("Västra stråket") att inledas. Utbyggnaden kräver en väl genomarbetad samordning och skedesplanering. Västra stråkets genomförande behöver vara färdigställt innan detaljplanens utbyggnad kan inledas, alternativt att de pågår samtidigt med väl förankrad samordning.

Stor hänsyn ska under byggskedet tas till Trafikverkets anläggning. Inga åtgärder får vidtas som riskerar att påverka framkomlighet eller säkerhet på Nynäsbanan. Stor hänsyn ska under byggskedet tas till anläggningar under mark. Inga åtgärder får vidtas som riskerar att påverka dessa negativt.

Utbyggnad av vatten och avlopp

Tillkommande bebyggelse inom kvartersmark ska anslutas till det kommunala VA-nätet vid av kommunen angiven förbindelsepunkt.

Ledningar för att ansluta bebyggelsen i de mittersta delarna av planområdet till angivna förbindelsepunkter behöver läggas i mark lämplig för ändamålet. Ledningar kommer sannolikt att behöva förläggas mellan radhusen.

Naturmark

För den skogsbeklädda höjden som planläggs som naturmark kommer en iordningsställandeplan att tas fram. Planen syftar till att tydliggöra åtgärder som krävs för att säkerställa att identifierade naturvärden ges förutsättningar att långsiktigt bevaras. För all mark som planeras som naturmark kommer skötselplaner att tas fram som redogör för hur framtida drift och skötsel ska hanteras. Iordningsställandeplan och skötselplan tas fram inför detaljplanens granskningsskede.

Planlagda naturområden kräver varsamhet under byggskedet och ska därför inhängas så att värdena inte skadas.

El och värme

Inom planområdet finns en befintlig transformatorstation som förser området med el. I samband med detaljplanens genomförande kommer en kapacitetsökning vara nödvändig för att tillgodose tillkommande bebyggelses behov av elförsörjning.

Schaktning

Schakt under grundvattennivån kommer sannolikt innebära länshållning av stora volymer grundvatten. Schakt under grundvattennivå rekommenderas inte enligt genomförd geoteknisk utredning.

Skydd mot buller

Placering av tillkommande bebyggelse skapar till viss del bullerskydd för gårdsmiljöer och potentiella uteplatser. För att uppnå riktvärden för bullernivåer för utemiljöer krävs det att bullerskärmar uppförs inom kvartersmark. Bullerskärmar kan uppföras som exempelvis plank eller förrådsbyggnader. Detaljplanen medger sådana åtgärder i de lägen där de är nödvändiga.

Byggetablering, byggtrafik och tillgänglighet

I god tid före byggstart ska exploitörer 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. Detta innebär att även personer med funktionsnedsättning ska ha möjlighet att röra sig i området på ett säkert sätt. Till exempel behöver temporära passager och omledningar av gångvägar uppfylla krav på fysisk tillgänglighet för alla.

AVTAL

Marköverlåtelse- och genomförandeavtal

Marköverlåtelse- och genomförandeavtal ska tecknas mellan kommunen och exploitören. Avtalet ska reglera bland annat marköverlåtelser mellan kommunen och exploitören, byggnadsskyldigheter, kvalitetsprogram, tidplan för parternas kommande utbyggnader, ansvarsfördelning vid genomförande av detaljplan, ledningsflyttar, erläggande av exploateringsbidrag för finansiering av kommunala anläggningar, säkerhet för erläggande av exploateringsersättningar och andra ansvars- och kostnadsrelaterade frågor. Avtalet är en

förutsättning för att detaljplanen ska kunna antagas och ska därför tecknas innan detaljplanen antagits för att säkerställa att detaljplanen går att genomföra.

Överenskommelser om markinträng

Överenskommelser om markinträng ska erbjudas de privatägda fastigheter som berörs av planlagd allmän platsmark enligt fastighetskonsekvenskartan. Överenskommelserna ska bland annat reglera ersättning och tillträde för berörda markinträng. Även kostnader och hantering av tillhörande lantmäteriförrättningar ska regleras i överenskommelserna. Överenskommelserna ska ligga till grund för beslut i tillhörande lantmäteriförrättning. Överenskommelserna börjar gälla efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Servitutsavtal

Servitutsavtal för ledningar ska tecknas om nya ledningar eller omläggning av ledningar måste göras för att kunna genomföra detaljplanen. Servitutsavtalen ska tecknas mellan berörd ledningshavare och berörda fastighetsinnehavare. Avtalen kan även ligga till grund för lantmäteriförrättning i syfte att upprätta ledningsrätt för berörda ledningar.

Frischaktsavtal

När förbindelsepunkt för kommunalt vatten och avlopp ska anläggas utanför den enskildes fastighetsgräns skrivs vanligtvis ett frischaktsavtal med fastighetsägaren. Detta avtal ger kommunen rätt att schakta och frispränga in över fastighetsgränsen. Detta görs för att förebygga skador på förbindelsepunkten när fastighetsägaren själv ska schakta eller spränga för sina enskilda ledningar fram till förbindelsepunkten. Frischakten underlättar även för fastighetsägarens egen schaktning och kan bidra till lägre kostnader.

Vidare tecknas frischaktsavtal med de ägare till fastigheter som angränsar till allmän platsmark-GATA om behov finns vid utbyggnad av gatan. Frischaktsavtalet innebär en rätt att schakta över fastighetsgränsen, men också en skyldighet att återställa berörd mark till ursprungligt skick.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Kommun

Planförslaget medför att Haninge kommun ges intäkter när de fastigheter med byggrätter som planeras på kommunens fastigheter säljs. Markförsäljningen och villkoren för denna regleras i ett kommande marköverlåtelse- och genomförandeavtal, se mer under rubrik ”Avtal”.

Planförslaget medför också att Haninge kommun får kostnader för utbyggnad av allmän platsmark inom planområdet motsvarande deras tillförda byggrätt.

Planförslaget medför att Haninge kommun får kostnader för drift och underhåll av utbyggd allmän platsmark inom planområdet.

Planförslaget medför slutligen att Haninge kommun får kostnader för utbyggnad samt drift av kommunala vatten-, avlopp-, och dagvattenledningar.

Kommunens kostnader för utbyggnad av vatten och avlopp inom planområdet kommer att finansieras genom uttag av VA-avgifter, enligt lagen om allmänna vattentjänster (LAV).

För anslutning till kommunalt vatten och avlopp tas en anläggningsavgift ut i enlighet med, vid varje tidpunkt, gällande VA-taxa för respektive fastighet. Kommunens VA-avdelning tar därtill ut löpande driftskostnader för nyttjande av vatten och avlopp från varje fastighetsägare.

Exploatör

Intäkter för exploatören består av framtida försäljning av fastigheter med byggrätter alternativt uthyrning av dessa.

Planförslaget medför att Exploatören får kostnader för utbyggnad och exploatering av all kvartersmark den äger och kommer förvärva av Kommunen inom planområdet. Exploatören ges även de intäkter som försäljning och/eller uthyrning av de bostäder som uppförs inom kvartersmarken.

Exploatören svarar för alla exploateringskostnader inom Kvartersmark.

Exploatören erlägger exploateringsbidrag till kommunen för utbyggnad av allmän platsmark i enlighet med upprättat Marköverlåtelse- och genomförandeavtal, för vilket ytterligare gatukostnader inte behöver erläggas av exploatören i enlighet med PBL 6 kap. 24 § inom ramen för detaljplanens genomförande.

Eventuella ledningsflyttar som inte är hänförliga till kommunens framdragande av vatten- och avlopp till förbindelsepunkt och som krävs för att kunna genomföra detaljplanen ska bekostas av exploatören. T.ex. ledningar inom bebyggelsebar kvartersmark.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetskonsekvenser

Fastighet	Planbestämmelser	Fastighetskonsekvens	Initiativ	Övrigt
SÖDERBY S:21	GATA	Del av SÖDERBY S:21, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:185. I syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
SÖDERBY S:22	GATA	Del av SÖDERBY S:22, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:185 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet. Ersättning utgår enligt expropriationslagens regler till delägande fastigheter i samfälligheten.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
KOLARTORP 1:185	GATA	Tillförs mark planlagd för GATA och NATUR. Se fastighetskonsekvensbeskrivning för Söderby S:21, S:22,	-	

		Söderbymalm 3:466 och Kolartorp 6:5, 6:22, 5:1.		
KOLARTORP 5:1	<p>B1 – e10, f2, h11, n2</p> <p>BP1 – e1, e2, e3, e4, e5, e8, e9, e10, f1, f2, f3, h1, h2, h3, h4, h5, h6, h9, h10, h11, m1, m2, m3, n1, n3, b1, u1</p> <p>BS1 – e5, f1, f2, h6, m1, m2, m3</p> <p>GATA</p> <p>NATUR</p> <p>E</p>	<p>Del av KOLARTORP 5:1, som är planlagd för allmän platsmark-GATA och NATUR, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:185 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.</p> <p>Del av KOLARTORP 5:1, som är planlagd för BS1 ska överföras/fastighetsregleras till Kolartorp 6:5 i syfte att skapa en ändamålsenlig bostadsfastighet.</p> <p>Del av KOLARTORP 5:1, som är planlagd för E, ska upplåtas med ledningsrätt eller servitut till el-koncessionsinnehavaren (</p> <p>Tillförs mark planlagd för BS1 och B. Se fastighetskonsekvensbeskrivning för Kolartorp 6:21 och 6:22.</p>	<p>Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för överföring av allmän platsmark till Kolartorp 1:185.</p> <p>Fastighetsägaren ansöker om övriga lantmäteriförrättningar.</p>	<p>Fastigheten har möjlighet, sett till dess flexibla byggrätt, att fastighetsregleras/styckas av till andra möjliga bostadsfastigheter tillsammans med Kolartorp 6:21 och 6:22. Om detta görs så kan behov finnas att upprätta gemensamhetsanläggningar och servitut för vägar och servisledningar inom kvartersmark ut till allmän platsmark.</p>
KOLARTORP 6:2	GATA	Del av KOLARTORP 6:2, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
KOLARTORP 6:5	<p>B - e7, f1, f2, h8, m1, m2, m3, u1</p> <p>GATA</p>	<p>Del av KOLARTORP 6:5, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.</p> <p>Tillförs mark planlagd B. Se fastighetskonsekvensbeskrivning för Söderbymalm 3:466 och Kolartorp 5:1.</p>	<p>Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för överföring av allmän platsmark till Kolartorp 1:185.</p> <p>Fastighetsägaren ansöker om övriga lantmäteriförrättningar.</p>	
KOLARTORP 6:9	GATA	Del av KOLARTORP 6:9, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	

		<p>sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.</p>		
KOLARTORP 6:11	GATA	<p>Del av KOLARTORP 6:11, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.</p>	<p>Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.</p>	
KOLARTORP 6:14	GATA	<p>Del av KOLARTORP 6:14, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.</p>	<p>Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.</p>	
KOLARTORP 6:15	GATA	<p>Del av KOLARTORP 6:15, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.</p>	<p>Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.</p>	
KOLARTORP 6:21	<p>B – e6, f2, h7</p> <p>BS1 – e5, f1, f2, h6, m1, m2, m3</p>	<p>KOLARTORP 6:21 ska i sin helhet överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 5:1 i syfte att skapa en ändamålsenlig bostadsfastighet.</p>	<p>Fastighetsägaren ansöker om lantmäteriförrättning.</p>	<p>Fastigheten har möjlighet, sett till dess flexibla byggrätt, att fastighetsregleras/styckas av till andra möjliga bostadsfastigheter tillsammans med Kolartorp 5:1 och 6:22. Om detta görs så kan behov finnas att upprätta gemensamhetsanläggningar och servitut för vägar och servisledningar inom kvartersmark ut till allmän platsmark.</p>
KOLARTORP 6:22	<p>B – e6, f2, h7</p> <p>BS1 – e5, f1, f2, h6, m1, m2, m3</p>	<p>Del av KOLARTORP 6:22, som är planlagd för Be₅ och BS_{1e4}, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 5:1 i syfte att skapa en ändamålsenlig bostadsfastighet.</p> <p>Del av KOLARTORP 6:22, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras</p>	<p>Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för överföring av allmän platsmark till Kolartorp 1:185.</p> <p>Fastighetsägaren ansöker om övriga</p>	<p>Fastigheten har möjlighet, sett till dess flexibla byggrätt, att fastighetsregleras/styckas av till andra möjliga bostadsfastigheter tillsammans med Kolartorp 5:1 och 6:21. Om detta görs så kan behov finnas att upprätta gemensamhetsanläggningar</p>

		till KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.	lantmäteriförrättningar.	ingar och servitut för vägar och servisledningar inom kvartersmark ut till allmän platsmark.
SÖDERBYMALM 3:466	B - e7, f1, f2, h8, m1, m2, m3, u1 GATA	Del av SÖDERBYMALM 3:466, som är planlagd för kvartersmark med B, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 6:5 i syfte att skapa en ändamålsenlig bostadsfastighet.	Fastighetsägaren ansöker om lantmäteriförrättning.	
0136L-2022/2.1 – Trädsäkrings-servitut	GATA B - e7, f1, f2, h8, m1, m2, m3, u1	Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA och B.	-	
0136-06/56.1 - Ledningsrätt	GATA B - e7, f1, f2, h8, m1, m2, m3, u1 BS1 – e5, f1, f2, h6, m1, m2, m3 BP1 – e1, e2, e3, e4, e5, e8, e9, e10, f1, f2, f3, h1, h2, h3, h4, h5, h6, h9, h10, h11, m1, m2, m3, n1, n3, b1, u1	Ledningsrätt för starkströmsledning. Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA och inom utlagt u1-område inom B, BS1 och BP1.	-	
0136-06/56.2 - Ledningsrätt	GATA	Ledningsrätt för starkströmsledning. Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA.	-	
0136-12/52.1 - Ledningsrätt	GATA	Ledningsrätt för starkströmsledning. Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA.	-	
01-IM8-87/43666:1.1	GATA	Avtalsservitut för vattenledning till last för Kolartorp 5:1 och till förmån för Söderbymalm 3:295. Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA.	-	
D202200445079:1.1	GATA	Avtalsservitut för kraftledning till last för Kolartorp 1:185 och till förmån för Tyresö Bollmora 1:61. Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA.	-	

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten. Fastighetsbildning/-reglering med mera kommer att kunna ske när detaljplanen har vunnit laga kraft. De fastighetsbildningsåtgärder som måste vidtas framgår under avsnitt Fastighetskonsekvenser.

Detaljplanen har inga fastighetsindelningsbestämmelser vilket medför viss flexibilitet i hur kvartersmarken kan styckas av. De fastighetsregleringar som beskrivits i fastighetskonsekvensbeskrivningen är ett av flera möjliga förslag för hur fastighetsbildningen kan genomföras för att skapa ändamålsenliga fastigheter inom planområdet.

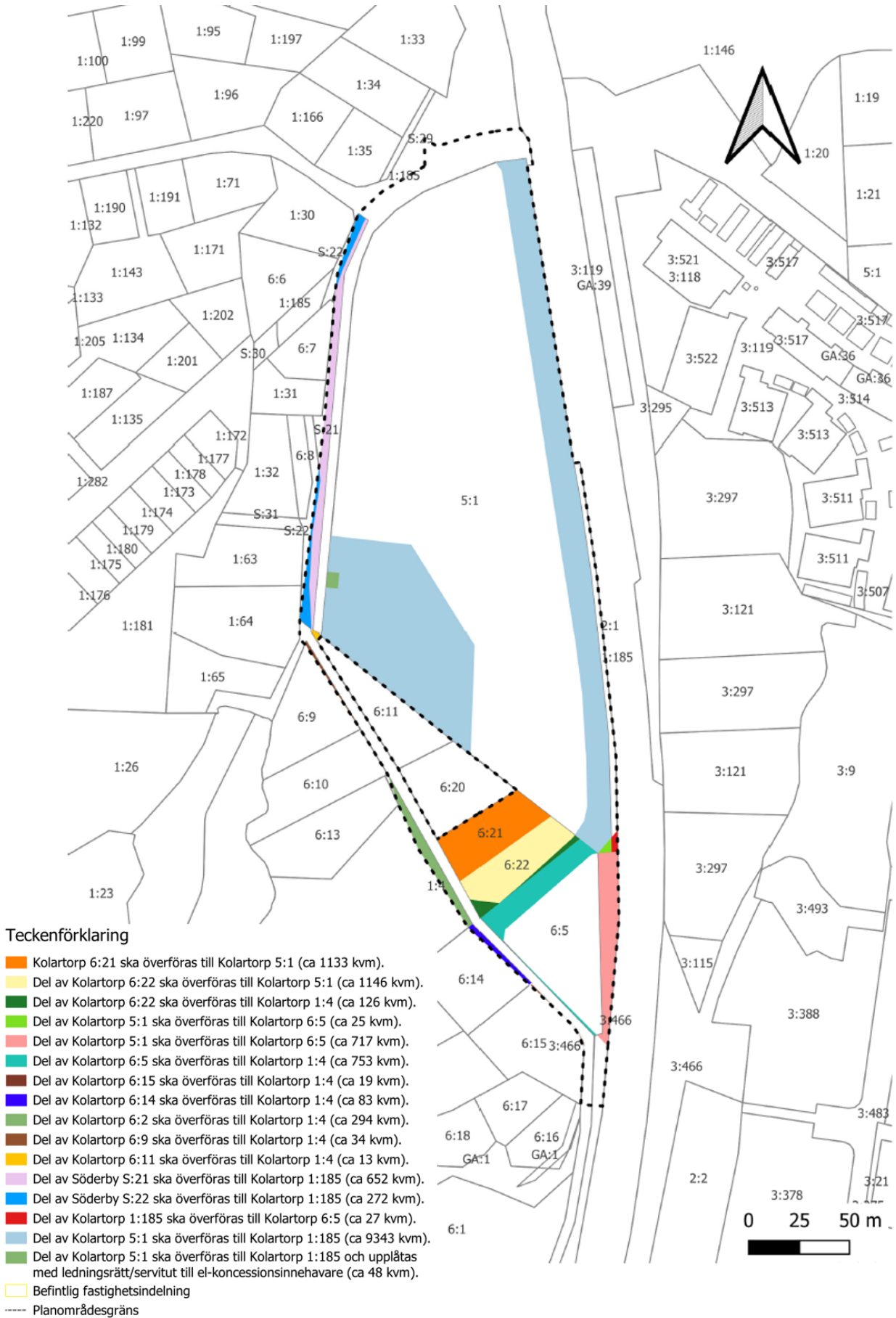
Tillträde

För att kunna genomföra berörd detaljplan måste kommunen förvärva eller lösa in allmän platsmark som idag inte ägs av kommunen. Vid förvärv kommer kommunen och berörda fastighetsägare överens om tillträdesdatum. Vid inlösen sker tillträde när berörd mark övergått till kommunen genom lagakraftvunnen lantmäteriförrättning. Om det av särskilda omständigheter är lämpligt kan lantmäterimyndigheten även medge förtida tillträde till mark innan lantmäteriförrättning vunnit laga kraft i enlighet med FBL 5 kap. 30a§.

Inlösen

Allmän platsmark som helt eller delvis ligger utlagd inom privata fastigheter (se berörda fastigheter i fastighetskonsekvensbeskrivningen) och som inte önskar upprätta överenskommelse om markintrång, se avsnitt Avtal, kommer lösas in i enlighet med 6 kap 13 § Plan- och Bygglagen. Ersättning för marköverföringen bestäms i enlighet med 4 kap. Expropriationslagen.

Karta med fastighetskonsekvenser



MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Sofie Nilsson	Planarkitekt
Eljesa Kasa	Planarkitekt
Harald Andersson	Miljöplanerare
Jakob Lundberg	Exploateringsingenjör
Elin Borglund	Exploateringsingenjör
Catharina Claesson	Anläggningsingenjör
Christian Bascunan	VA-strateg
Cin Nilsson	Trafikplanerare
Sandra Calestam	Dagvatteningenjör
Ella-Klara Santin	Landskapsarkitekt
Andreas Paulson	Stadsarkitekt

Detaljplanen är framtagen av kommunstyrelseförvaltningen på Haninge kommun.