



Haninge
kommun

Kommunstyrelseförvaltningen

Detaljplan för Kolartorp 5:1 med flera
Kommundel Handen

PLANBESKRIVNING



GRANSKNINGSHANDLING

Standard planförfarande

2026-08-17

DETALJPLANENS HANDLINGAR

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

UTREDNINGAR

- Geoteknisk utredning Tekniskt PM (2016-12-23), *Sweco Civil AB*
- Geoteknisk utredning MUR (2016-12-23), *Sweco Civil AB*
- Riskanalys (2019-10-28), *Brandskyddslaget*
- Grundvattenmätningar, *Sweco Civil AB*
- Miljöteknisk undersökning och riskbedömning (2019-10-01), *Geoveta AB*
- Naturvärdesinventering (2023-03-10), *Ekologigruppen*
- PM Vibrationsutredning (2024-08-13), *WSP*
- Dagvattenutredning (2025-10-15), *WSP*
- Dagvattenutredning bilagor (2025-10-15), *WSP*
- Fågelinventering (2025-10-20), *Sweco*
- Fladdermusinventering (2025-10-22), *Sweco*
- Stomljudsutredning (2025-11-25), *Structor Akustik AB*
- Kompletterande markteknisk undersökning avseende klorerade lösningsmedel (2026-01-28), *Geoveta AB*
- Markteknisk undersökningsrapport (MUR) Geoteknik (2026-02-10), *Geoteknologi Sverige AB*
- PM Geoteknik (2026-02-10 rev 2026-03-03), *Geoteknologi Sverige AB*
- Kompletterade vibrationsmätning (2026-03-09), *Structor Akustik AB*
- Trafikutredning (2026-04-16), *WSP*
- Trafikbullerutredning (2026-08-14), *WSP*

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
INLEDNING	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	8
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	12
DETALJPLANEFÖRSLAG	28
DETALJPLANENS KONSEKVENSER	48
DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE	53

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen är att bidra till utvecklingen av den regionala stadskärnan i Haninge genom att möjliggöra för nya bostäder i form av flerbostadshus och radhus i kollektivtrafikhärläge. Detaljplanen skapar möjligheter för en förbättrad gatustruktur och en ny förskola 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 19 radhus samt en 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 planlagd 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.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

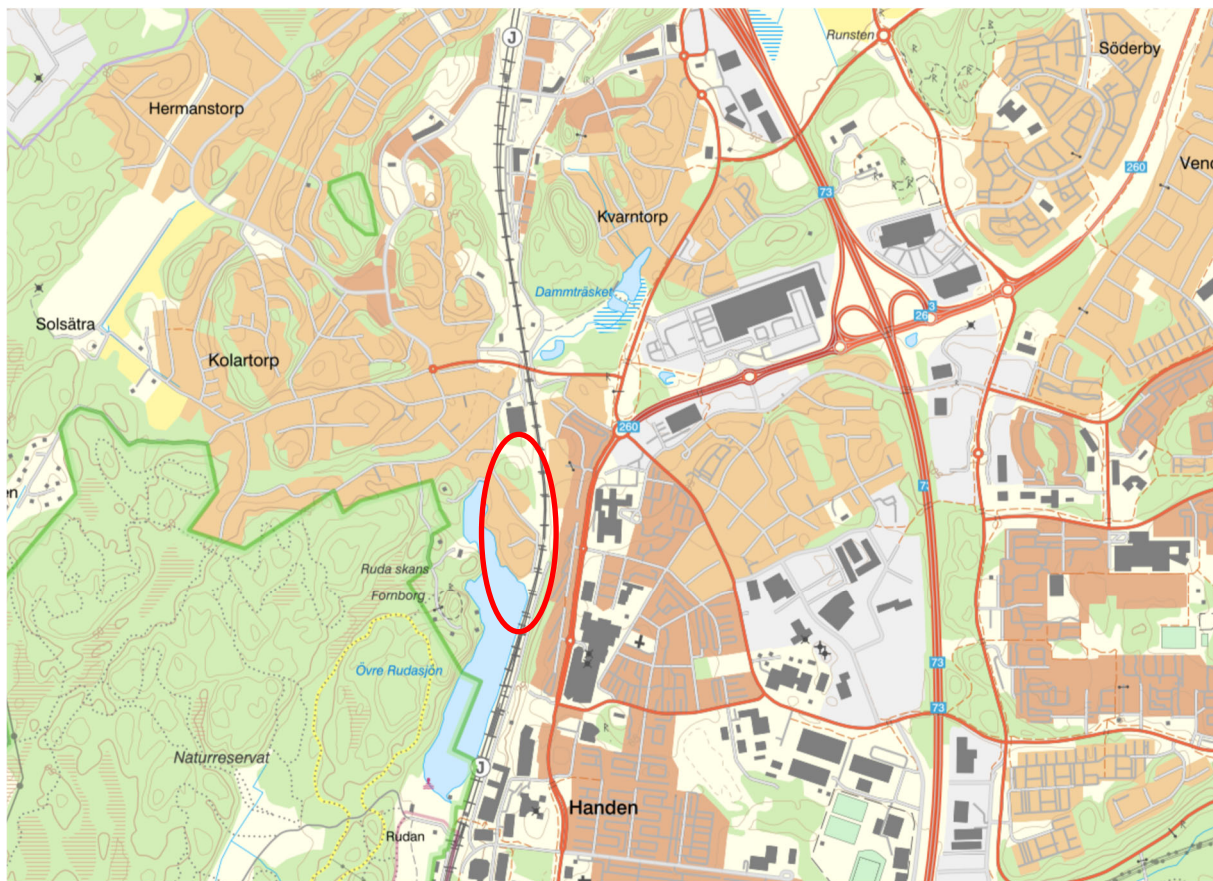
Syftet med detaljplanen är att bidra till utvecklingen av Haninges regionala stadskärna genom att möjliggöra för nya bostäder i form av flerbostadshus och radhus i kollektivtrafiknära läge. Detaljplanen skapar också möjligheter för en förbättrad gatustruktur och att en ny förskola uppförs samt att naturvärden 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 Haninge kommuns centrala delar i Handen och den nya stadsdelen Vega. Nynäsbanan går precis öster om planområdet. Planområdet är cirka 4,3 hektar stort.



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 (före detta 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 ingår i planområdet då de omfattar kringliggande gatunät.



Figur 2 Karta som visar fastighetsindelningen i området. Planområdet är markerat med röd linje och gulmarkerade fastigheter ägs av kommunen.

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.

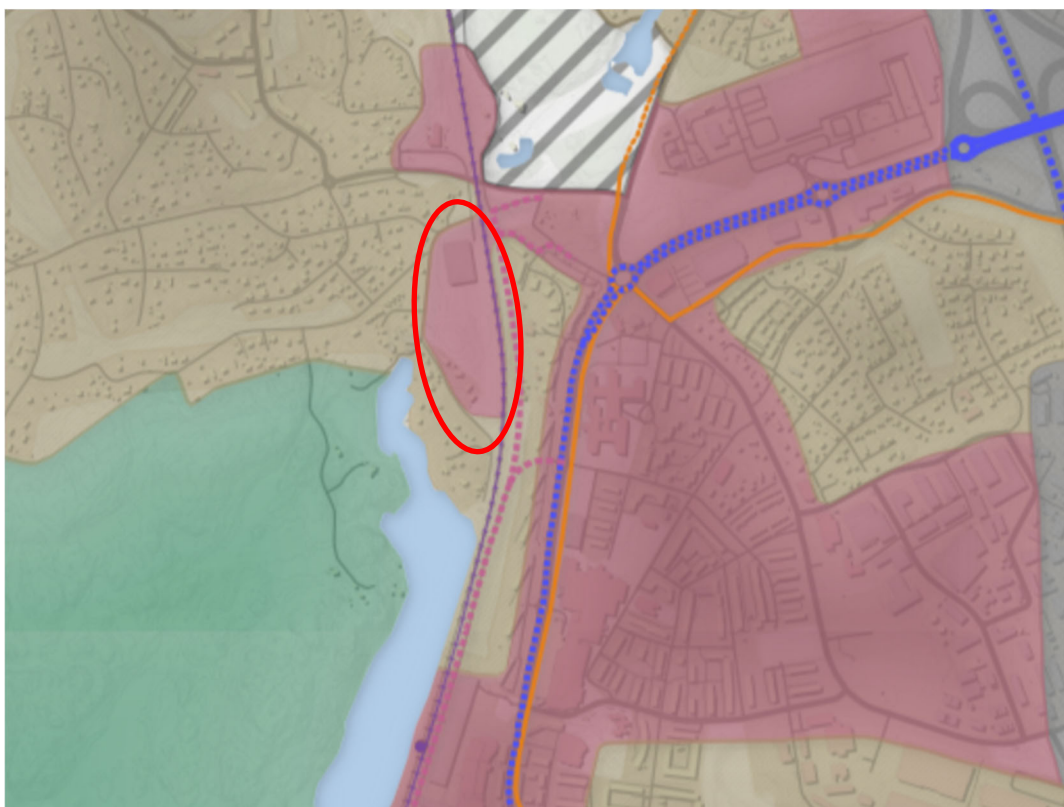
Pilen nedan visar planprocessens olika skeden och nu är detaljplanen i samrådsskedet. För mer information om planprocessen se kommunens hemsida haninge.se.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

Kommunens översiktsplan täcker hela kommunen och ger generella riktlinjer för hur den bebyggda och obebyggda miljön ska utvecklas. I samband med planarbetet har kommunen tagit fram en ny översiktsplan, *Haninge 2050 – med utblick mot 2070* (antagen 2026). I den nya översiktsplanen ligger fokus på att förstärka stadskärnan som den främsta platsen för tillväxt.



Figur 3 Markanvändningskarta från kommunens nya översiktsplan med det ungefärliga planområdet markerat med röd ring. Röda fält innebär "tät blandad stadsbebyggelse" (Haninge kommun, 2026).

Planområdet är i likhet med stadskärnan utpekad som "tät blandad stadsbebyggelse", vilket innebär område med blandad stadsbebyggelse med hög koncentration av bostäder, samhällsservice, kommersiell service eller annan verksamhet som är förenlig med bostäder där utvecklingen sker genom förtätning eller omvandling. Den sammanhållna, högre och tätare strukturen motiveras av områdenas centrala läge med god tillgång till kollektivtrafik och service, vilket bidrar till en god hushållning med mark. Skala, typologi och täthet tillåts frångå befintlig karaktär där det är lämpligt. Därmed möjliggörs en högre och tätare struktur i förhållande till den omgivande bebyggelsen. Kommunens fördjupade översiktsplan – *Stadsutvecklingsplan för Haninge stad* upphävdes i samband med att den nya översiktsplanen antogs.

Planförslaget bedöms överensstämma med intentionerna i gällande översiktsplan.

REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLMSREGIONEN

Den *Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF 2060)* antagen 2026, 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 2060.

De centrala delarna av Haninge 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.

Planförslaget stödjer den regionala utvecklingen genom att möjliggöra för attraktiva bostäder i kollektivtrafik- och centrumnära läge.

DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

Den norra delen av planområdet omfattas av detaljplan D82 (antagen 1994) och reglerar Tallbacksvägen som allmän plats med användning LOKALGATA. Planområdet omfattas i övrigt inte av någon gällande detaljplan eller områdesbestämmelser. Den del av D82 som ingår i det aktuella planområdet kommer att ersättas av den nya detaljplanens reglering.



Figur 4 Markanvändning enligt detaljplan D82 i den norra delen av planområdet. Vit yta är LOKALGATA och grön NATUR. Gul yta är BOSTÄDER (Kommunens webbsida-lager)

TRAFIKSTRATEGI OCH PARKERINGSSTRATEGI

Haninge kommuns nya trafikstrategi, antagen 2026, ger en samlad bild av Haninges långsiktiga ambition för att utveckla trafiksystemet. Trafikstrategins målbild är att Haninge ska ha ett

tillförlitligt, effektivt och tryggt transportsystem, som bidrar till att knyta samman olika kommuner och Haninge med resten av regionen.¹

Planförslaget bidrar till trafikstrategins mål genom att stärka förutsättningarna för gång- och cykeltrafik i stadskärnan samt skapa en mer sammanhängande och trafiksäker stadsmiljö.

Kommunens parkeringsstrategi, antagen 2018, innehåller riktlinjer för hur parkering ska behandlas och räknas ut i stadsbyggnadsprojekt.²

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 tillämpningsbilaga³ som ger vägledning för hur parkeringsbehovet för bil och cykel beräknas vid ny- och ombyggnation. Tillämpningsbilagan utgör stöd i både plan- 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.

¹ Trafikstrategi, antagen av kommunstyrelsen 2026-07-01

² Parkeringsstrategi, beslutad av kommunstyrelsen 2018-12-21

³ Tillämpning av flexibla parkeringstal, beslutad av stadsbyggnadsnämnden 2023-12-13

Detaljplanen förhåller sig till riksintresset genom att beakta gällande riktlinjer avseende skyddsavstånd och säkerställa framkomligheten på Nynäsbanan.

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 enligt VISS (2023). Något vattenskyddsområde finns ej idag men grundvattnet är viktigt att värna för framtida behov. Grundvattenförekomsten omfattas av miljökvalitetsnormer med statusklassning god för både kemisk och kvantitativ status. 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.⁴

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 dygnsmedelvärde för partiklar (PM10) samt kvävedioxid med god marginal inom planområdet. Det indikerar att luftkvaliteten i dagsläget är god.

Buller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller omfattar bland annat buller från järnvägstrafik och regleras genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Normen är utformad som en målsättningsnorm och innebär att det, genom kartläggning av omgivningsbuller samt framtagande av åtgärdsprogram, ska eftersträvas att bullret inte ger upphov till skadliga effekter på människors hälsa. Detta innebär att normen anses uppfylld när det finns en aktiv strävan att förebygga och begränsa hälsoskadliga effekter till följd av omgivningsbuller. Planförslagets bebyggelsestruktur bedöms bidra till en förbättrad bullersituation för befintlig bebyggelse och tillkommande trafik har endast en marginell påverkan på befintlig trafiksituation. Planförslaget bedöms därmed leda till att miljökvalitetsnorm för omgivningsbuller kan följas.

⁴ WSP (2025) *Dagvattenutredning*.

Kommunala mål

Kommunfullmäktige har antagit mål och budget för 2026–2028 som anger kommunens högst prioriterade utvecklingsområden.⁵

Planförslaget bidrar till målen genom att utveckla stadskärnan med fler bostäder i kollektivtrafikhärla läge och skapa attraktiva och trygga bebyggelsemiljöer. Förtätningen främjar resurseffektiv markanvändning och hållbara transporter. Sammantaget bidrar planförslaget till en attraktiv, trygg och långsiktigt hållbar utveckling av stadskärnan.

Klimat- och miljöprogram

Klimat- och miljöprogrammet anger kommunens strategier för hållbar stadsutveckling, minskad klimatpåverkan och effektiv resursanvändning.⁶

Planförslaget bidrar genom att möjliggöra förtätning på redan delvis ianspråktagen mark i centralt och kollektivtrafikhärla läge, vilket stärker förutsättningarna för minskat transportbehov och effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur.

Dagvattenstrategi

Dagvattenstrategin anger att dagvatten i första hand ska hanteras lokalt och att bebyggelse ska utformas för att minska översvänningsrisk och miljöpåverkan.⁷

Planförslaget bidrar genom att säkerställa lokala lösningar för fördröjning, infiltration och rening av dagvatten i enlighet med strategins principer.

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.

⁵ Mål och budget 2026–2028, antagen av kommunfullmäktige

⁶ Klimat- och miljöprogram, beslutat av kommunfullmäktige 2024-12-18

⁷ Dagvattenstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2016-09-12



Figur 5 Flygfoto där planområdet syns med röd markering.

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. Befintlig byggnad planeras att rivas. 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 hårdgjord yta 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 på motsatt sida om spåren.



Figur 6 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 7 Foto som visar södra delen av Tallbacksvägen samt omgivande vegetation (Google maps, september 2021).

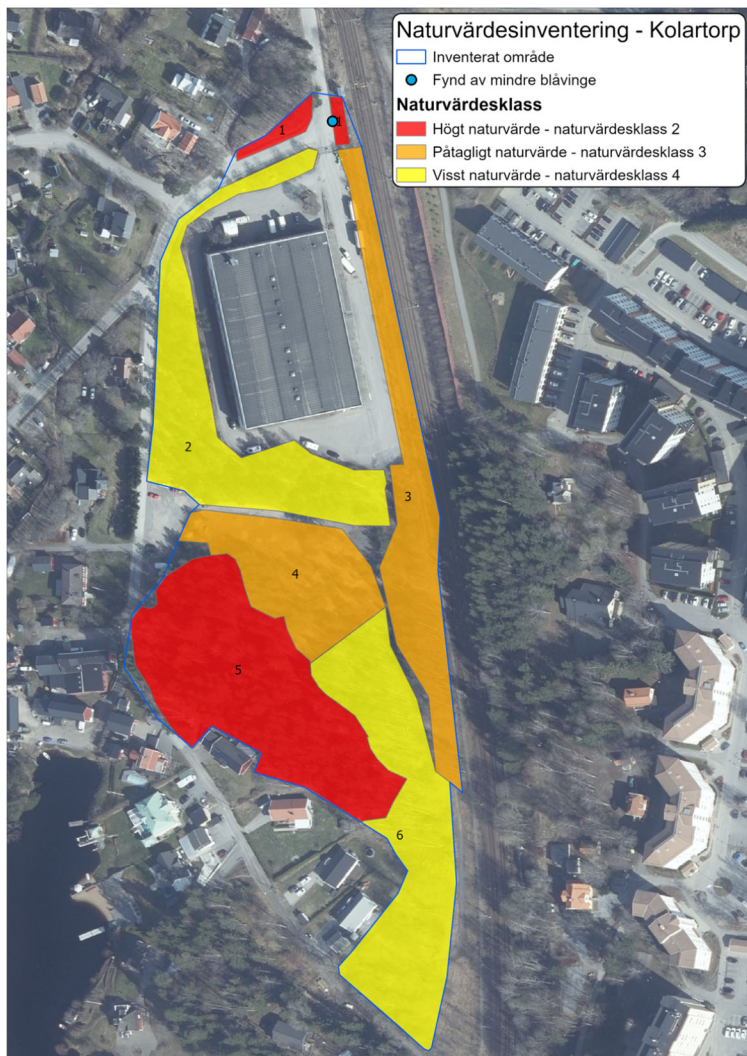
KULTURMILJÖ

Området är inte utpekad som kulturmiljö.

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.⁸



Figur 8 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.

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

⁸ Ekologigruppen (2023) *Naturvärdesinventering*

respektive igenväxningsmark (delområde 2 och 6). Bebyggelsen inom planområdet har utformats för att ta hänsyn till identifierade naturvärden.

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

Fördjupade artskyddsutredningar

En fågelinventering har genomförts med syfte att identifiera revir av häckande fågelarter inom planområdet och undersöka om den föreslagna exploateringen riskerar att påverka skyddade arter negativt. Vid häckfågelinventeringen hittades inga revir av hotade arter bland fågellivet och inga som listats i Fågeldirektivets bilaga 1. Få revir av prioriterade arter i övrigt noterades. Med stöd av utredningen så bedöms en minskning av livsmiljöerna inte ha betydelse för någon av de observerade fågelarternas möjlighet att uppnå god bevarandestatus.⁹

Även fladdermöss har inventerats med syfte att identifiera arter samt säkerställa att den föreslagna exploateringen inte påverkar fladdermössen negativt. Resultatet antyder att planområdet har begränsad betydelse som livsmiljö för påträffade fladdermusarter. Inom planområdet förekommer därmed inga livsmiljöer för fladdermöss som bedöms omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen.¹⁰

Ekolog har konsulterats för utlåtande om det finns potentiella livsmiljöer för artskyddade grod- och kräldjur som den föreslagna exploateringen kan komma att påverka. Bedömningen är att planområdet inte innefattar optimala livsmiljöer för exempelvis fridlysta arter som hasselsnok samt att det inte finns några inrapporterade fynd i nationella databaser. Då planområdet saknar groddjur finns inga lekvatten eller vattenmiljöer varför bedömningen är att detaljplaneområdet inte omfattar viktiga livsmiljöer för groddjur.¹¹

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 skogsbeklädda 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 aktivitetssytan mellan

⁹ Fågelinventering, Sweco 2025-10-25

¹⁰ Fladdermusinventering, Sweco, 2025-10-22

¹¹ Utlåtande från ekolog samt information från artfakta.se och artportalen.se 2025-10-31

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 och 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 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. 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. Utmed Handens stationsväg saknas gång- och cykelbana, och orienterbarhet och gena kopplingar är bristfälliga.

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 är det förhållandevis långt till målpunkter på östra sidan om järnvägen. De få passagerarna gör att resvägarna för gående och cyklister som ska till östra sidan om järnvägsspåret blir ogena.

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.¹²

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget knappt en kilometer norr om Handens pendeltågsstation och drygt en kilometer 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.

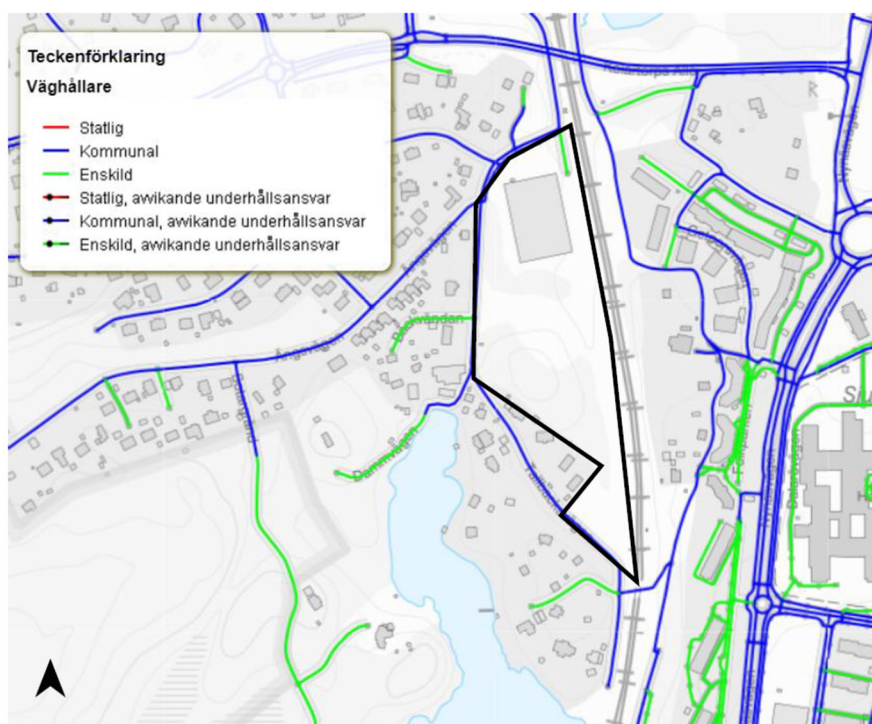
På Kolartorps allé, strax norr om planområdet, finns en busshållplats som trafikerar sträckorna Vega-Jordbro (kvartstrafik dagtid) och Stockholm Central-Tungelsta (enbart natttrafik). För att nå

¹² Trafikutredning (WSP, 2026)

andra busslinjer krävs det att fotgängaren passerar över på östra sidan av Nynäsvägen eller ut mot handelsplatsen Port 73.¹³

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 9 Karta över vägar i anslutning till planområdet samt väghållarskap (NVDB/WSP, 2026).

Enligt framtagen trafikutredning så har det 2025 uppmätts trafikmängder på 4 400 fordon per dygn för Kolartorps allé. Gudöbrovägen har en trafikmängd på cirka 23 900 fordon på sträckan



Figur 10 Foton på Tallbacksvägen strax intill gångbron över järnvägen i söder (vänster) samt längs med planområdets västra del (höger), (Google maps, september 2021).

¹³ Trafikutredning (WSP, 2026)

mellan Dalarövägen och Vendelsövägen. Tallbacksvägen och Kolartorpsvägen, som ligger närmast området, har betydligt mindre trafik, uppskattningsvis några hundra fordon per dygn.

Tallbacksvägen är en bitvis smal och delvis grusad gata, se Figur 8. Det begränsade utrymmet i sidled och befintliga höjdskillnader påverkar framkomlighet och säkerhet.¹⁴

Parkering

Planområdet omgärdas av villabebyggelse där respektive fastighet löser sin egen parkering. Det finns inga allmänna parkeringar i området.

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, särskilt när det är mörkt.

Barnperspektiv

Närmaste befintliga förskolor finns strax norr om planområdet samt i Vega och vid Haninge centrum. Grundskolor finns vid Eskilsparken i centrala Handen 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.

¹⁴ Trafikutredning (WSP, 2026)

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. Strandskyddet avses upphävas för delar som ingår i planområdet.



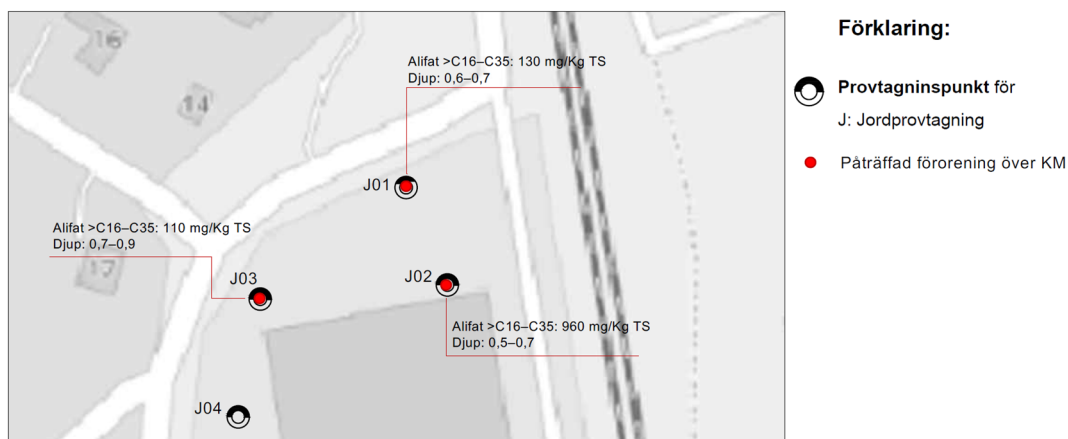
Figur 11 Karta över strandskyddets utbredning (Kommunens webgislager)

HÄLSA OCH SÄKERHET

Förorenad mark

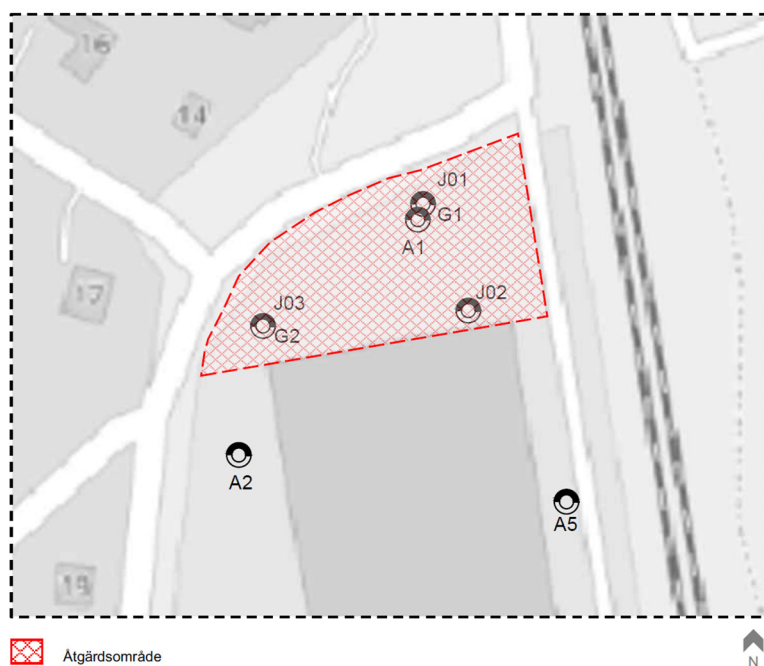
En miljöteknisk markundersökning har genomförts då det inom planområdet indikerats misstänkta föroreningar. Undersökningarna visar att marken är förorenad med alifater i halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) i tre punkter inom planområdets norra del. Den påträffade föroreningen kan utgöra en hälsorisk, och för att kunna uppnå en god boendemiljö behöver föroreningar i jorden avlägsnas.¹⁵

¹⁵ Geoveta (2019) *Miljöteknisk undersökning och riskbedömning för Kolartorp 5:1*, rev 2019-11-26.



Figur 12 Påträffade föroreningar (alifater) i balter över riktvärden som hittades inom den norra delen av planområdet (Geoveta, 2019).

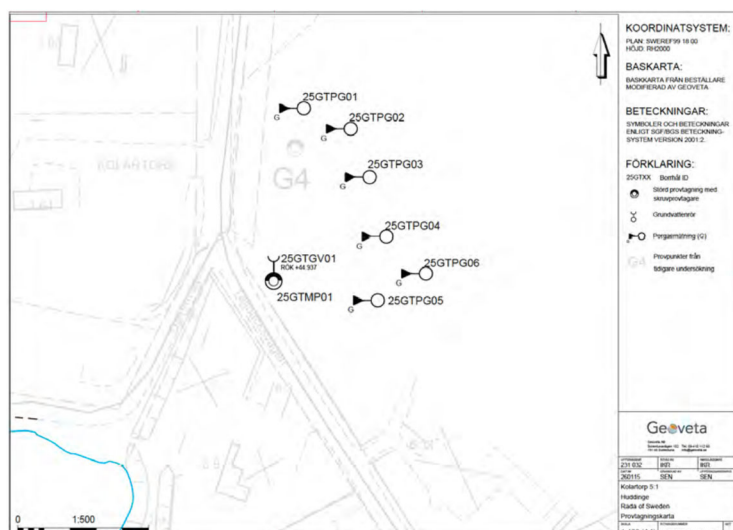
En åtgärdsplan togs fram i samband med markundersökningen eftersom föroreningen bedöms utgöra en risk om den ligger kvar. Åtgärdsplanen ska fungera som underlag vid hanteringen av föroreningen och massorna. I planen presenteras åtgärds mål och åtgärder för miljökontroll samt förslag på efterbehandling.¹⁶



Figur 13 Föreslaget efterbehandlingsområde för schaktning och bortförsel av förorenade massor, följt av kontrollprovtagning för avgränsning av föroreningen (Geoveta, 2019).

Ytterligare provtagning av markmiljön bör genomföras efter att befintliga byggnader har rivits. Rivningsarbeten kan medföra att tidigare otillgängliga markytor friläggs, vilket möjliggör en mer heltäckande undersökning av eventuella föroreningar i jord och fyllnadsmassor.

¹⁶ Geoveta (2019) Åtgärdsplan avseende förorenad mark på Kolartorp 5:1, Bilaga till Miljöteknisk undersökning och riskbedömning för Kolartorp 5:1.



Figur 14. Karta som visar respektive provtagningspunkt samt monterat grundvattenrör (Geoveta, 2025).

En kompletterande markmiljöteknisk undersökning har genomförts inom den sydvästra delen av planområdet, där tidigare provtagning påvisat halter av klorerade lösningsmedel över gällande riktvärden enligt Naturvårdsverket. Syftet med den kompletterande undersökningen har varit att närmare klarlägga förekomsten av klorerade lösningsmedel i jord, grundvatten och porgas.

Resultaten visar att inga halter överstigande aktuella riktvärden har påträffats. Mot denna bakgrund är den samlade bedömningen att det inte föreligger någon risk för människors hälsa eller miljön i samband med planerad byggnation inom området.

Vid undersökningstillfället noterades att det inte fanns något vatten i det installerade grundvattenröret. Detta indikerar att det inte föreligger någon spridningsrisk via grundvattenflöden nedströms provtagningspunkten. Med hänvisning till resultaten från den kompletterande undersökningen bedöms att någon ytterligare riskbedömning avseende klorerade lösningsmedel inte är nödvändig.¹⁷

Buller

Planområdet angränsar till Nynäsbanan där det går pendeltågstrafik samt godstrafik till bland annat Norviks hamn. Planområdet är utsatt från buller från Nynäsbanan och bullernivåerna närmast järnvägen uppmäter enligt kommunens utredningar en ekvivalentnivå om 60–75 dBA och en maxnivå över 85 dBA.¹⁸

¹⁷ Geoveta (2026) *Kompletterande markteknisk undersökning avseende klorerade lösningsmedel, Kolorerup*

¹⁸ Haninge kommun (2020) *Bullerutredning, kommunens webglager*.



Figur 15 Bullerzoner för befintlig situation för väg och järnväg (ekvivalenta nivåer) till vänster och maxvärden för järnväg till höger (Bullerutredning Haninge kommun 2020, kommunens webgislager)

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.¹⁹

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.²⁰

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 55 000 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

¹⁹ 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.

²⁰ Naturvårdsverket (2023) *Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik*. Naturvårdsverket: Stockholm.

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.

Utifrån framtagna riskanalys görs bedömningen att planerad exploatering och föreslagna avsteg från rekommenderade skyddsavstånd är acceptabla om kompletterande byggnadstekniska åtgärder vidtas. Om nedanstående åtgärder vidtas är bedömningen att planförslaget kan genomföras utan att människor utsätts för oacceptabla risker.²¹

- 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:
 - o Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från Nynäsbanan.
 - o Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från Nynäsbanan alternativt på byggnadernas tak.
 - o Fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
 - o 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 möjlig störningskälla för framtida boendemiljöer och vibrationsutredningar har tagits fram för att bedöma markens lämplighet för planerad bebyggelse.

Tidigare utredning har kompletterats med ytterligare mätningar samt beräkningar av vibrationsnivåer i byggnader, inklusive högre våningsplan. Resultaten visar sammantaget att riktvärdet för komfortstörande vibrationer om 0,4 mm/s (RMS) generellt kan innehållas.²² Om veka träbjälklag används i kombination med grundläggning på platta på mark kan riktvärdet överskridas på högre våningsplan i enstaka byggnader närmast järnvägen. För övriga konstruktionslösningar, såsom betongbjälklag eller styvare träbjälklag, samt vid pålad grundläggning, klaras riktvärdet. Byggnadens grundläggning och bjälklag har stor betydelse för hur vibrationer överförs från mark till byggnad. Vid projektering ska därför hänsyn tas till konstruktion och grundläggning, särskilt i lägen nära järnvägen. Åtgärder såsom pålning kan vid behov säkerställa att riktvärden uppfylls.²³ Planbestämmelse är införd för att säkerställa att

²¹ Brandskyddslaget (2019), Riskanalys Kv. Kolartorp 5:1, Haninge kommun.

²² WSP. PM Vibrationsutredning (2024)

²³ Structor, Kompletterande vibrationsmätning (2026)

byggnader grundläggs och utformas så att riktvärde ej överskrids. Därmed bedöms planområdet ur vibrationssynpunkt vara lämpligt för bostadsbebyggelse.

Stomljud

Vibrationer i form av stomljud från Nynäsbanan har identifierats som en risk som kan innebära komfortstörningar för framtida boendemiljöer. En utredning har gjorts genom mätning av markburna vibrationer samt omräkning till förväntade nivåer i färdig byggnad. De från mätvärden beräknade stomljudsnivåerna överskrider riktvärdet L_{maxF} 32 dBA för byggnader i mätpunkterna. Utredningen visar att stomljudsminskande åtgärder behöver vidtas för samtliga bostadshus inom planområdet. En vanlig åtgärd är att byggnadens grundläggning förses med vibrationsdämpande material.²⁴ Planbestämmelse är införd för att säkerställa att byggnader grundläggs och utformas så att riktvärde ej överskrids.

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.²⁵

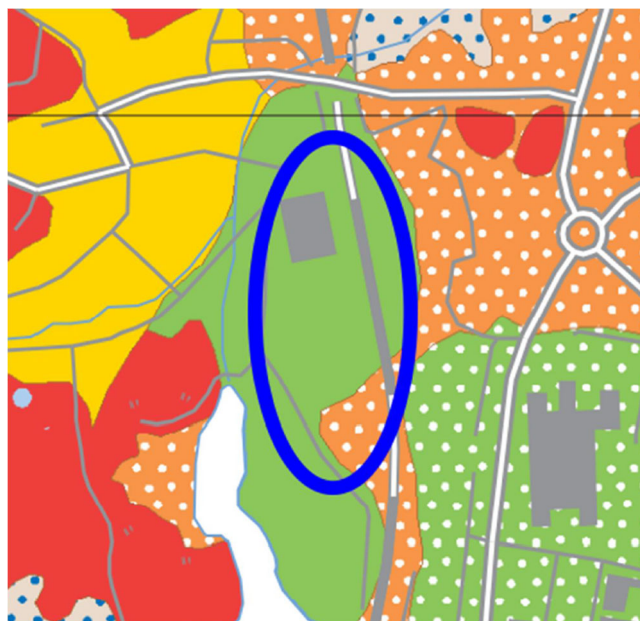
MARKFÖRHÅLLANDEN

Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan från SGU består de ytliga jordarna inom området huvudsakligen av isälvsediment. I den södra delen angränsar området till postglacial sand.

Under ett ytligt mulljordsskikt utgörs jordarna av friktionsjord, huvudsakligen stenig grusig sand och stenigt sandigt grus. Sonderingsstopp har erhållits på cirka 8,5–24 meters djup mot fast friktionsjord, förmodat block eller berg. Friktionsjorden bedöms generellt ha medelhög till mycket hög relativ fasthet baserat på utförda sonderingar. Området sluttar svagt österut, från cirka +38 meter till cirka +34 meter (RH2000). I den södra delen finns en skogsbeklädd höjd som når cirka +47,5 meter, med en släntfot på cirka +38 meter.

En kompletterande geoteknisk utredning har tagits fram som omfattar nya fältundersökningar samt fördjupad analys av stabilitetsförhållanden med avseende på planerad bebyggelse och närheten till järnvägen. Baserat på genomförd utredning bedöms stabilitetsförhållandena vara tillfredsställande för föreslagen markanvändning. Planerad exploatering bedöms kunna



Figur 16 Karta som visar på jordens beskaffenhet med det ungefärliga planområdet markerat med blått (Jordartskarta, Sveriges geologiska undersökning, SGU)

²⁴ Structor Akustik AB (2025) *Stomljudsutredning*.

²⁵ Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.

genomföras utan att oacceptabel påverkan uppstår på områdets stabilitet eller på angränsande järnvägsanläggning.

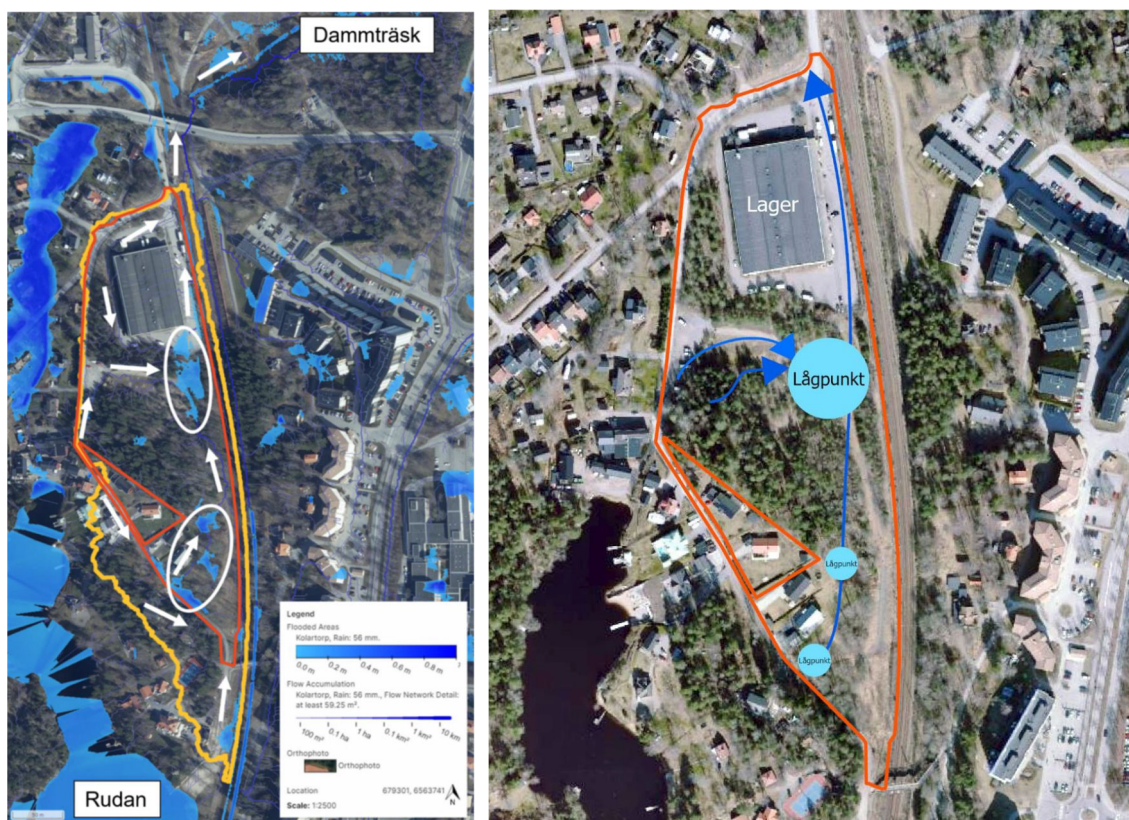
Grundläggning av byggnader inom området föreslås utföras med en kombination av plattgrundläggning och pålgrundläggning.

Vid schaktarbeten, särskilt i anslutning till höjdpartiet i den sydvästra delen av området samt vid eventuella källarkonstruktioner, ska stabilitet och schaktsäkerhet verifieras genom detaljerad geoteknisk dimensionering. Eventuella behov av förstärkningsåtgärder eller begränsning av schakt ska fastställas i samband med bygglov och teknisk projektering.

Planområdet bedöms därmed, med beaktande av redovisade geotekniska förutsättningar och krav på fortsatt projektering, vara lämpligt för avsedd markanvändning.²⁶

Dagvatten och skyfall

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



Figur 17 Vänster: Ytavrinning vid skyfall. 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. (WSP, 2025)

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 både vägen i väst och järnvägen i öst ligger högre. Ungefär en fjärdedel av planområdet är

²⁶ PM Geoteknik och MUR, Geoteknologi, 2026-02-10 rev 2026-03-03

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 norr, med uppsamling av flödesriktningar från väst till öst. Tallbacksvägen i väst och järnvägen i öst skapar vattendelare som avleder vattnet bort från planområdet. Det finns en större lågpunkt mellan lagerområdet och den skogsbeklädda höjden. Avrinning bort från området sker vid nordöstra hörnet vid infarten till lagerområdet.

Enligt framtagna dagvattenutredning fördröjs ca 400 m³ ytvatten i lågpunkter i befintlig situation. Erforderlig fördröjning vid skyfall beräknas till 205 m³. 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.

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 Dammträsk. 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 meter. 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.²⁷

Grundvatten

Grundvattennivån har undersökts vid två punkter inom planområdet, i den västra delen och på den skogsbeklädda 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 fyra meters djup under markytan.²⁸ För att säkerställa att grundvattennivån inte varierar under året har mätningar utförts under en längre period, och de årstidsbundna variationerna bedöms vara små.²⁹

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.³⁰

Med hänsyn till ovanstående rekommenderas att dagvatten infiltreras i de naturliga jordarna via markförlagda infiltrationsmagasin.³¹

²⁷ WSP (2025) *Dagvattenutredning*.

²⁸ Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.

²⁹ Sweco Civil AB (2019) *Grundvattenmätning*.

³⁰ WSP (2025) *Dagvattenutredning*.

³¹ Sweco Civil AB (2016) *Tekniskt PM Geoteknik*.

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 (0136–06/56.1).

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 skogbeklädda höjden.

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. Tidig samordning med berörda aktörer är angelägen för att säkerställa en effektiv planering av eventuella nya eller omdragna ledningar. Om åtgärder på befintliga anläggningar krävs för att möjliggöra planerad exploatering ska kostnaderna för sådana åtgärder bäras av den part som initierar dem.

Skyddsrum

Inom planområdet finns i den befintliga logistikbyggnaden ett skyddsrum med 50 platser.³² Exploatören avser ersätta skyddsrummet inom den nya bebyggelsens parkeringsgarage.

DETALJPLANEFÖRSLAG

ÖVERGRIPANDE KONCEPT

Planförslaget innebär att området utvecklas i linje med kommunala och regionala mål kring stadskärnans utveckling. Tillkommande bebyggelse har en skala och ett uttryck som är mer stadsmässigt jämfört med befintligt villaområde. I takt med att stadskärnan fortsätter att utvecklas så kommer stadsdelarna Handen och Vega att få en mer sammanhängande struktur.

³² Skyddsrum med beteckning 117746–9, msb.se.



Figur 18 Visualisering över bebyggelseförslaget sett från väster (tidig gestaltning Backhans & Ed Arkitekter, 2024, bearbetning RaRada of Sweden, 2026)

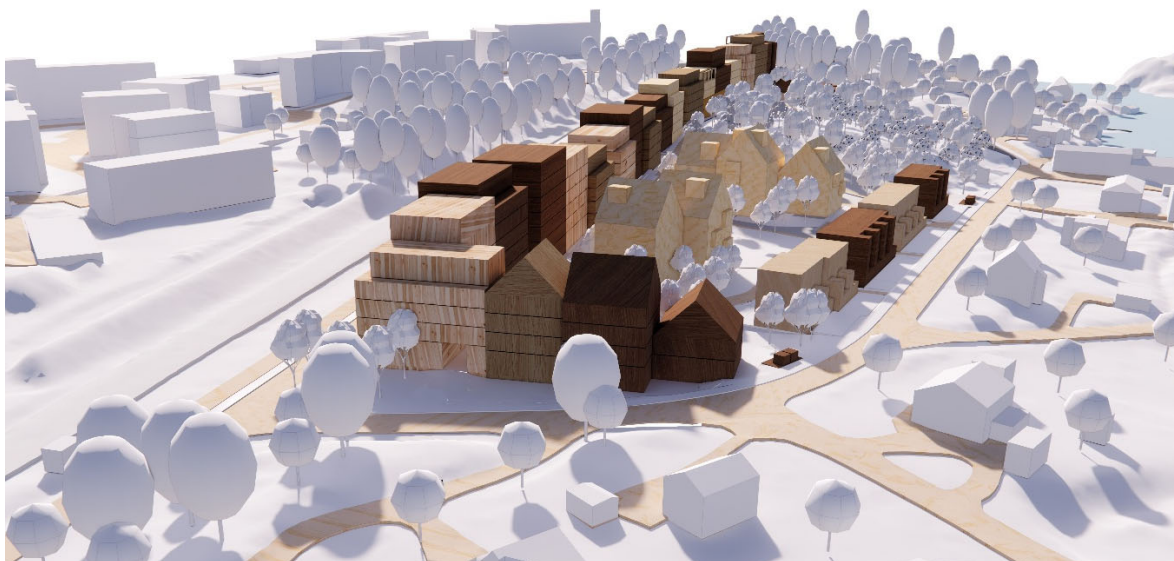
Planförslaget möjliggör för cirka 350 nya bostäder i form av flerbostadshus och 19 radhus samt en förskola om sex avdelningar. Byggnaderna är som högst närmast järnvägen och trappar sedan ner mot befintlig bebyggelse. Den nya bebyggelsen är utformad för att skapa bullerskydd mot järnvägen men även för att för tågresenärer skapa en visuell entré till Handen.



Figur 19 Illustrationsplan som visar de föreslagna byggnadernas placering och våningsantal (tidig gestaltning Backhans & Ed Arkitekter, 2024, med bearbetning av RaRada of Sweden, illustrationsplan och landskapsplanering Funkia, 2026)

För att bryta ner skalan och skapa en variation i bebyggelsen mot spåret bryts taklandskapet upp med olika våningshöjder och takutformningar. Skalan bearbetas ytterligare med hjälp av indrag i fasadliv och variation i material och kulör. Bottenvåningar mot spåren ges en mer detaljerad gestaltning och bostäderna höjs upp något för att öka upplevelsen av trygghet.

Centralt inom det nya bebyggelseområdet syns gruppvis placerade byggnader med sadeltak. Det gestaltningsmässiga greppet tar sin utgångspunkt i villabebyggelsen samt i det omgivande landskapets siluett. Dessa benämns som "skogshusen". Byggnaderna är placerade så att olika typer av platsbildningar och gårdar möjliggörs. Skogshusens olika byggnadskroppar varieras i våningsantal samt hur de förskjuts i förhållande till varandra.



Figur 20 Visualisering sett från norr av de centrala delarna av bebyggelseförslaget med dess typologier och skalmöten (tidig gestaltning Backhans & Ed Arkitekter, 2024, bearbetning RaRada of Sweden, 2026)

Mot Tallbacksvägen och den befintliga villabebyggelsen placeras radhus med stadsmässig karaktär. Radhusen har indragna översta våningar för att möta kringliggande skala.

Närmast spåren möjliggörs för en ny kommunal gata som också bidrar till ett tryggt gång- och cykelstråk mellan Handen och Vega. Tallbacksvägen kommer att ges en delvis förbättrad standard för gång.

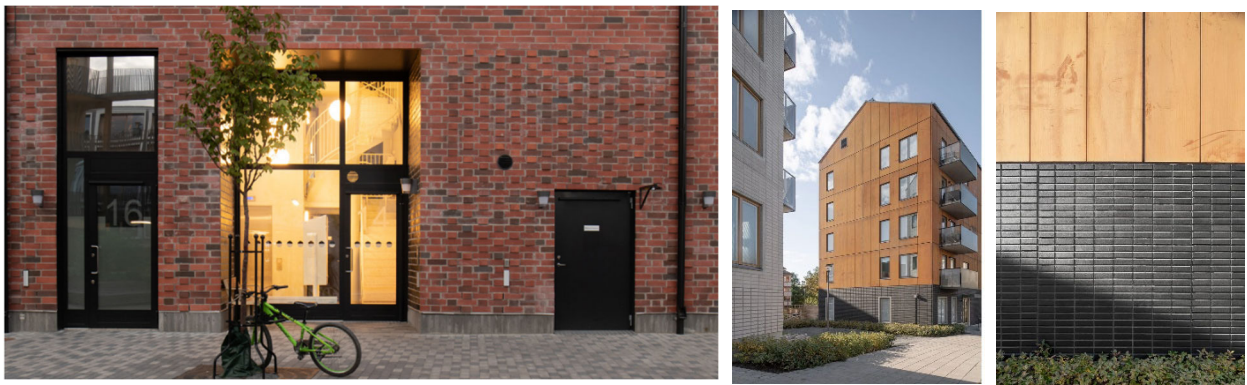
Bebyggelse mot järnvägen

Bebyggelsen närmast spåren består av lamellhus som möjliggör för lägenheter och förskola samt merparten av områdets parkeringsgarage som är förlagt under bostadsbebyggelse och gårdar. Kvarteren regleras med användningsbestämmelserna bostäder (**B**), parkering under mark (**P₁**) och förskola (**S₁**). Förskola och parkering beskrivs under egna rubriker. En del i norr planläggs för centrum i bottenvåning (**C**) och syftar till att möjliggöra för småskalig centrumverksamhet. Centrumlokal placeras med fördel norrut i byggnaden.

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

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 spårmit. Då flera ledningar ligger i gatan styrs byggnadernas möjliga placering även av de avstånd som behövs för åtkomst till ledningarna (**u₁**-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 gårdsytor styrs byggnadernas placering av **korsmark** enligt beskrivningen **Marken får endast förses med komplementbyggnad, annan anläggning än byggnad samt byggnad helt under mark**. Korsmarken möjliggör för komplementbyggnader och så att exempelvis förråd eller lekutrustning kan uppföras ovan mark. Längst i norr regleras marken med ringmark, vilket definieras som **Endast byggnadsverk under mark**. Bestämmelsen syftar till att medge parkeringsgarage under mark, och i övrigt planeras ytan att utgöra platsbildning framför bostadshus och eventuell centrumlokal.

För att anpassa bebyggelsen närmast spåren till landskapsbilden samt möjliggöra för en variation i taklandskap styrs högsta tillåtna nockhöjd över angivet nollplan med bestämmelserna **h₁-h₆** och **h₉**. För byggnaderna längst i norr begränsas högsta tillåtna nockhöjd av att område med höga naturvärden inte ska beskuggas och att byggnaderna anpassas till villabebyggelsen. Bestämmelsen **h₁** och **h₂** reglerar därför nockhöjderna till maximalt +56,5 respektive +54,0 meter över angivet nollplan mot den norra delen. Byggnadens höjd motsvarar fyra våningar plus sadeltak eller indragen översta våning. Bestämmelsen **h₂** gäller även 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 +60,0 meter över angivet nollplan samt att byggnadens högsta del får utgöra **maximalt 50 % 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 motsvarar en våning. Den maximala nockhöjden för byggnaden motsvarar sju våningar med en förhöjd golvnivå om en meter. Ovanstående principer gäller även för byggnaderna som regleras med bestämmelserna **h₃-h₆**. **h₃** motsvarar som mest sju våningar, **h₄** och **h₅** motsvarar sex våningar, och för **h₆** motsvaras högsta nockhöjd av sju våningar.



Figur 21 Referensbilder som visar hur bottenvåningar kan gestaltas i förhållande till resterande våningsplan avseende materialval, mönstersättning och detaljeringsgrad (t.v Utopia arkitekter, t.h Varg arkitekter)

Samtliga byggnader närmast spåren möter gata, och för att skapa ett tryggt och attraktivt gaturum samt en välkommande entré från järnvägen så har utformningsbestämmelsen **f₁** införts. Bestämmelsen reglerar att **bottenvåningar ska gestaltas med hög detaljeringsnivå** så att den övergripande skalan bryts ner och fokus hamnar i mänsklig höjd. Detta ska tolkas som att bottenvåningen jämfört med resterande våningar ska 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 **f₁** 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



Figur 22 Visionsbild som visar norra delen av området och den platsbildning som skapas (tidig gestaltning Backhans & Ed Arkitekter, bearbetning och rendering Jofre Casanovas Studio och RaRada of Sweden, 2026)

För byggnaderna i norr så styr bestämmelse **f₅** hela användningsområdet **BC₁P₁**. Detta för att det finns flera olika utformningar som leder till att syftet med bestämmelsen kan uppnås. Det huvudsakliga syftet är att skalan ska hantera buller, brytas ner mot villabebyggelsen och att byggnadernas taklandskap och fasadgestaltning varieras så att bebyggelsen får ett väl bearbetat och stadsmässigt uttryck som bidrar till att skapa områdets visuella entré. På hörnet mot nordost placeras med fördel en centrumlokal. I denna del av byggnaden ska även en portik mellan gata och gård uppföras. I den norra delen planeras ett skyddsrum att anordnas i garage under mark.

För byggnaderna längst i söder har även **f₂** införts. Denna bestämmelse lyder 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 ska visuellt delas upp genom variation i fasaduttryck** så att de upplevs som flera byggnader. Bestämmelsen reglerar också att **elementskarvar ska utformas med omsorg och vara en kvalitativ del av gestaltningen**. Den generella utformningsbestämmelsen syftar till att arkitektonisk och stadsmässig kvalitet kan uppnås.

För ytan som avses för parkering under mark finns planbestämmelsen **n₃** som reglerar att **marken ska anordnas med körbart och planterbart bjälklag**. Syftet med denna bestämmelse är att möjliggöra för angränsning till bostäder samt gröna gårdar och lokalt omhändertagande av dagvatten.

Södra kvarteret

Det södra kvarteret avser bebyggelse mellan GC-banan och Tallbacksvägen. Användningen regleras till bostäder (**B**).

Byggrätten begränsas av **prickmark** då den behöver ett skyddsavstånd på minst 30 meter till järnvägen. Byggrätten har en flexibel utbredning då förutsättningarna är begränsande för hur en byggnad kan utformas. Byggrätten begränsas av **e₇** som reglerar maximal bruttoarea till 5 000 m². Därutöver styr **h₈** högsta nockhöjden till maximalt +66,0 meter över angivet nollplan, vilket motsvarar en våningshöjd på sju våningar plus en indragen översta våning. För att likt

ovanstående bebyggelse uppnå en variation i taklandskap samt 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. GC-banan som löper längs järnvägen viker av genom bebyggelsen i det södra kvarteret. Detta regleras med **x₁** som säkerställer ett **markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik till en fri höjd av 4,6 meter**. Den kompletterande bestämmelsen **f₄** reglerar att en **portik ska finnas**.

Bestämmelsen **f₁** reglerar liksom för bebyggelsen närmast järnvägen att **bottenvåning ska utformas med högre detaljeringsgrad** samt att **färdigt golv för lägenheter i bottenvåning ska vara minst 1,0 meter över gatunivå**.

Mellan bebyggelse inom det södra kvarteret och järnväg planeras spårvägens vändplan (**GATA**).

Lamellerna längs spåren knyts i söder samman med en volym med en portik i bottenplan. Portiken syftar till att möjliggöra för gång- och cykeltrafik och regleras med **f₄** och **h₇**.

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 likt 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 bostadsgårdar. 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 (**h₁₀** och **h₁₁**) samt begränsningar i största bruttoarea (**e₇**). För att uppnå ambitionen med ett varierat taklandskap har bestämmelsen 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 och trappar ned mot befintlig villabebyggelse.

För att ytterligare anspela på det gestaltningsmässiga konceptet 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.

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

Radhusen

I områdets västra och sydvästra 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 **e₈** och **e₉** som både begränsar antalet radhus som får uppföras samt den bruttoarea som medges. Syftet med

bestämmelsen om maximalt antal radhus är att byggrätterna ska kunna ha en flexibel placering i sidled och att det ska finnas möjligheter för släpp mellan husen. För att klara krav på angöring till skogshusen så behöver en kvartersgata ordnas med infart mellan radhusen från Tallbacksvägen. Radhusens maximala nockhöjd regleras med h_{12} och h_{13} . För att bryta ner skalan mot gatan så reglerar f_2 att översta våning ska ha ett indrag om minst 2,0 meter. Höjden på radhusen motsvaras av två våningar plus en indragen tredje våning.

Radhusens parkering löses delvis inom egen tomt, och n_2 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 inryms inom användningsområdet P_1). Syftet med denna bestämmelse är att uppmuntra till hållbara resval och öka stadskänslan.



Figur 23 Visionsbild som visar radhusens möte med Tallbacksvägen och förslag på hur bebyggelseskalan bryts ner med hjälp av indrag i fasadliv (tidig gestaltning Backhans & Ed Arkitekter, bearbetning och rendering Jofre Casanovas Studio och RaRada of Sweden, 2026)

Förskola

Inom användningsområdet BS_1 finns möjlighet att uppföra en förskola byggnadens nedersta våningar på bostadshuset. Förskolan syftar till att tillgodose behovet för tillkommande bostäder inom planområdet. Byggrätten möjliggör för en förskola med sex avdelningar och cirka 20 barn per avdelning. Förskolans omfattning regleras med en största bruttoarea om 1 200 kvm (e_5).

I direkt anslutning till förskolan möjliggörs för förskolegård. Närmast byggnaden kan en tillgänglig yta erhållas och närmare den skogsbeklädda höjden finns möjligheter för en mer vild och naturnära lektyta 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 kvadratmeter per barn. Förskolegården regleras närmast byggnaden av **korsmark** så att möjlighet finns att uppföra komplementbyggnader och 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.

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 330 lägenheter i flerbostadshus. Detaljplanen styr maximalt antal radhus till 19 och förskolan begränsas till 1 200 kvm bruttoarea. För radhusen gäller ett p-tal på 2 där maximalt en (1) parkering per radhustomt tillåts. Resterande 19 parkeringar ska lösas i det områdesgemensamma parkeringsgaraget.

Enligt kommunens parkeringsstrategi kan parkeringstalet sänkas om åtgärder kopplade till mobilitetstjänster och samnyttjande genomförs. En reduktion om 10 % har bedömts som lämplig utifrån redovisade mobilitetsåtgärder. Ett antagande om antalet bilpoolsplatser har gjorts som baseras på 1 bilpoolsplats per 50 bostadsenheter. För att reduktion ska kunna göras ska exploatören i samband med bygglov redovisa avtal eller dylikt som styrker införandet av bilpool.

Samnyttjande bedöms som lämpligt för boendeparkeringar för flerbostadshusen och parkeringar för förskolepersonal i det gemensamma garaget. För att samnyttjande ska kunna ske får inga av de samnyttjande parkeringarna reserveras.

Grundtal		Reducering		
Typ av boende/verksamhet	Parkerings-tal	Parkerings-behov	Mobilitetsåtgärder	Samnyttjande gemensam parkering ³³
Flerbostadshus (generell lägenhetsstorlek)	0,7	231	208	85% av 208= 177
Radhus (i parkeringsgarage)	-	19	19 (ingen reduktion)	19 (samnyttjas ej)
Besöksparkering (flerbostadshus)	0,1	33	33 (ingen reduktion)	33 (samnyttjas ej)
Förskola	9 platser/1000 m ² BTA	11	11 (ingen reduktion)	0
Bilpool	1 plats/50 lgh		7	7

³³ Dimensionerande för samnyttjande i garage är natt för bostäder (*Flaninge kommun (2023), Tillämpning av flexibla parkeringstal för bostäder och verksamheter, version 2023-12-13*)

Totalt		294	277	236
---------------	--	------------	------------	------------

Figur 24 Tabell som redovisar parkeringstal och parkeringsbehov utifrån detaljplanens olika ändamål. Parkeringstalen och beräkningssteg är hämtade från parkeringsstrategins tillämpningsbilaga.

Flerbostadshusens parkeringsbehov löses till största del i underjordiskt garage i planområdets norra del. Detaljplanen skapar förutsättningar för att anordna kantstensparkering inom kvartersmark utmed den nya spårvägen. Kantensparkeringen föreslås lösa behov för besöksparkering samt korttidsparkering för förskolan. Antalet korttidsparkeringar för förskolan föreslås enligt trafikutredningen till fem. Korttidsparkering för hämtning och lämning av barn löses i direkt anslutning till förskolebyggnadens entré. Här finns även möjlighet att anordna tillgänglighetsanpassad parkering. Personalparkering anordnas i det områdesgemensamma parkeringsgaraget.



Figur 25 Förslag på hur parkeringsgaragen kan utformas visas i blått. Infart till garagen från den nya spårvägen. I garageplan planeras även ett skyddsrum. Detaljplanen reglerar inte exakt utformning av garage. (RaRada of Sweden, 2026)

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. Cykelparkering för radhus löses inom respektive tomt.

Typ av boende/verksamhet	Parkeringstal	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 "elev" 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 **korsmark**.

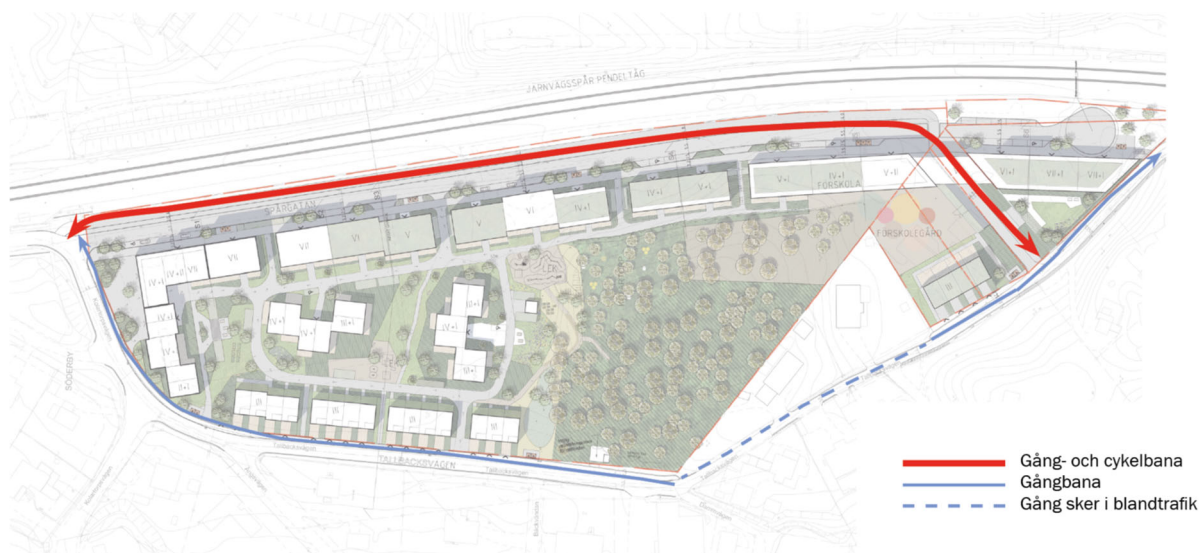
Angöring i form av hämtning och lämning av barn samt varuleveranser och avfallshantering planeras för förskolan att ske vid kantstensparkering invid förskolan samt för sopbil att hämta avfall på gatan. Möjliggörande av ytor för korttidsparkering och leveranser görs med **prickmark**.

ALLMÄN PLATS

Detaljplanen möjliggör för allmän gata i form av **GATA** och **GCVÄG** utmed järnvägen samt en standardförbättring Tallbacksvägen. Allmän plats innehåller även **NATUR**.

Gata samt gång- och cykelnät

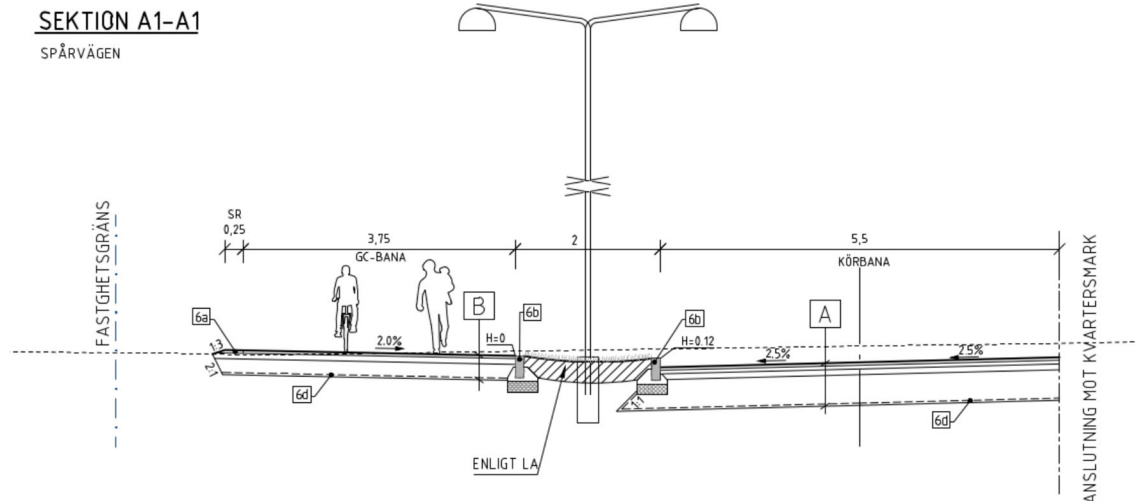
Inom planområdet anordnas en ny gata för biltrafik och gång- och cykelbana utmed järnvägen. Gatan går under arbetsnamnet *Spårvägen*. Tallbacksvägen planeras att rustas upp och få en förbättrad standard med genomgående asfaltbeläggning och bättre förutsättningar för gående. Då gatans bredd varierar utmed planområdets sträckning behöver gång- och körbana anpassas utifrån förutsättningarna.



Figur 26 Illustration som visar planerat gång- och cykelnät inom planområdet (illustrationsplan Funkia, med bearbetning av Haninge kommun, 2026).

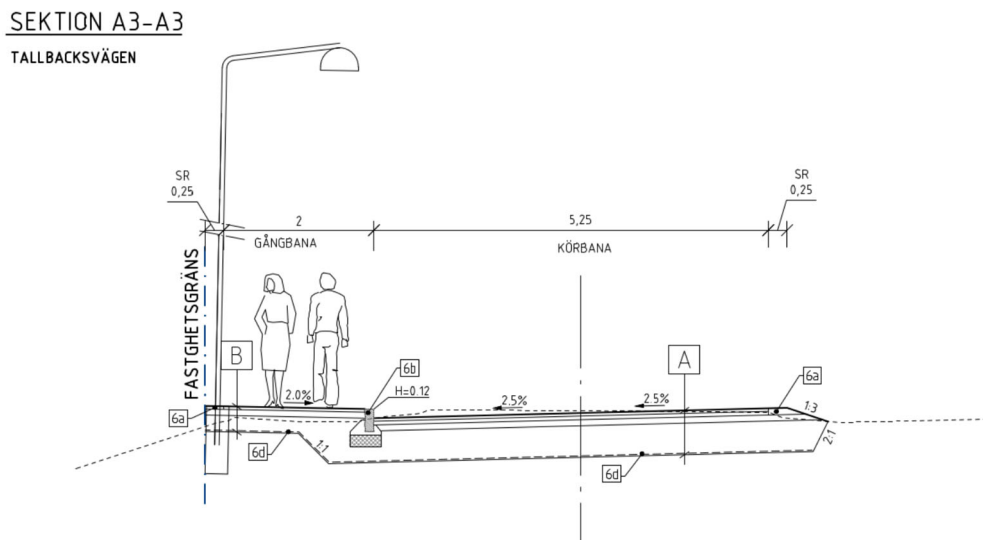
För den nya spårvägen planeras en gång- och cykelbana med en total bredd på 3,75 meter närmast järnvägen, se figur 29. För att säkerställa framkomligheten så korsar gång- och cykelbanan körbanan och fortsätter genom en portik i den södra delen av planområdet. Därefter ansluter den till Tallbacksvägen. En allmänt tillgänglig portik/öppning i byggnaden säkerställs

med bestämmelsen f_4 och x_1 . Körbanans bredd för spårvägen planeras till 5,5 meter. Sektionen inrymmer även belysning och trädplantering längs delar av gatan samt dagvattenhantering. De ytor som ligger närmare än 10 meter från närmsta spårmittp lanläggs som **NATUR** för att säkerställa tillräckligt skyddsavstånd till järnvägen. Denna yta ger också möjlighet till ett dike. Spårvägen avslutas med en vändplats.



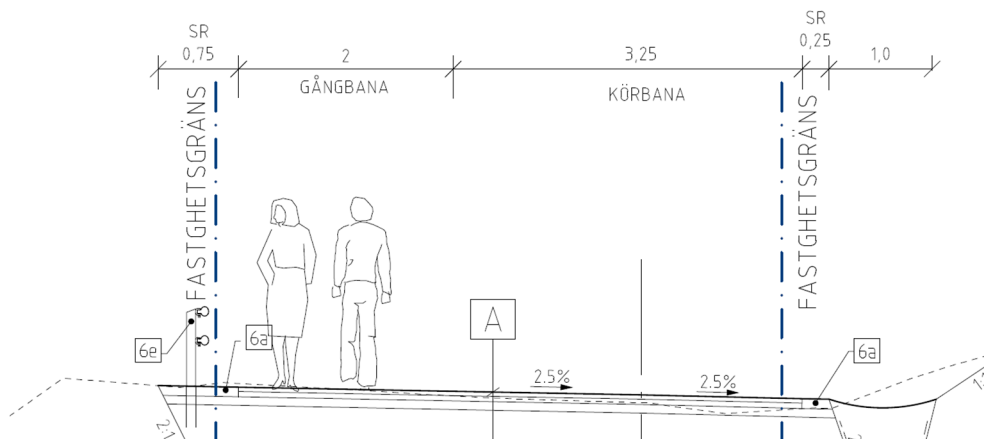
Figur 27 Sektion för den nya spårvägen som visar bredd på körbana och gång- och cykelbana samt gatans lutning (WSP, 2024)

Den blåstreckade linjen i figur 28 visar Tallbacksvägens smalare partier där gång tvingas ske i blandtrafik. Ingen cykelbana planeras längs Tallbacksvägen utan cykeltrafik sker längs spårvägen och genom en öppning (portik) i bebyggelsen i det södra kvarteret och vidare ut på Tallbacksvägen i blandtrafik. Figur 30 visar en sektion för den norra delen av Tallbacksvägen.



Figur 28 Sektion för den norra delen av Tallbacksvägen som visar en gångbana på 2 meter och en körbana på 5,25 meter. (WSP, 2024).

För etappen närmast bron över spåren i den södra delen av Tallbacksvägen så breddas gatan till att även inrymma en gångbana (se Figur 31).



Figur 29 Sektion för den södra delen av Tallbacksvägen som visar körbanans och gångbanans bredd (WSP, 2025)

Natur

Höga naturvärden har identifierats och för att säkerställa bevarandet så planläggs delar av planområdet som allmän plats med användningen **NATUR**. I norr ansluter naturområdet 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 naturvärdesinventeringen kan område med identifierade naturvärden i anslutning till planlagt **NATUR**-område användas till naturlek för förskolan. Denna yta planläggs som kvartersmark med särskild bestämmelse om markens bevarande (**n₁**) som innebär att **marken ska anordnas med markstabiliserande åtgärder samt att vistelseytor ska vara tydligt markerade**. Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa att marken förstärks så att den klarar framtida slitage utan att erodera.

Användningen **NATUR** läggs även på enstaka ytor mindre än 10 meter från järnväg för att säkerställa tillräckligt skyddsavstånd och att reservera ytor för skyfallshantering i form av diken. Planläggningen innebär att kommunen ansvarar för framtida skötsel av naturmarken. Kommunen planerar inte att plantera ny vegetation nära spårområdet.

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 allmän gata, bostäder och transformatorstation. 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 **a₁** (**Strandskyddet är upphävt. Detta gäller enbart för den del av användningsområdet som omfattas av strandskydd** har införts. Strandskyddet kommer att fortsätta gälla inom **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). Utöver detta så möjliggör aktuell planläggning för en mer effektiv markanvändning i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Strandskyddet avses därför att upphävas för denna del av kvartersmarken med bestämmelsen (**a₂**).

Även området med användningsbestämmelse **E₁**, transformatorstation, omfattas av strandskydd och avses genom planläggning att upphävas (**a₂**). 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.

Egenskapsbestämmelserna **a₁** och **a₂** reglerar att strandskyddet upphävs på den allmän platsmark och kvartersmark som omfattas av strandskydd.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Transporter med farligt gods

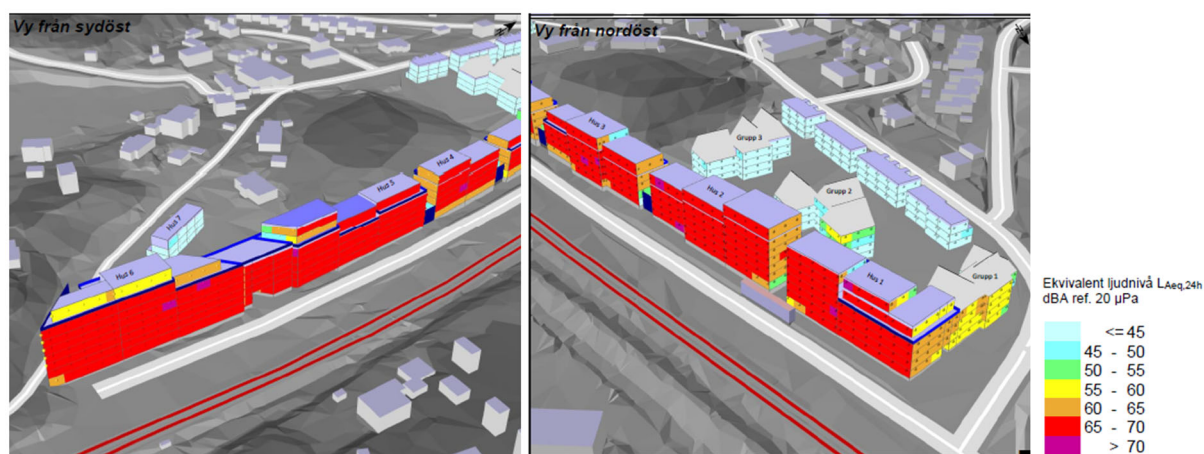
Planområdet är beläget invid transportled för farligt gods och bestämmelser för skydd mot störningar i enlighet med framtagna riskanalys har införts. Bebyggelsen närmast Nynäsbanan regleras med **m₁** som hanterar placering av friskluftsintag, utrymningsvägar och fasadmaterial så att risknivån för skada blir acceptabel.

Buller

Planområdet är lokaliserat i bullerutsatt läge intill järnvägen och för att tillskapa goda boendemiljöer och förbättra miljön för befintlig villabebyggelse är planförslaget till stor del utformat så att bebyggelsen närmast järnvägen utgör bullerskärm för resterande bebyggelse. En generell planbestämmelse reglerar hantering av buller så att bullerriktvärden kan uppnås. Bestämmelsen lyder: **Bostadsbebyggelse ska utformas så att 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad inte överskrider. Där så inte är möjligt ska bostäder större än 35 kvm uppföras så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad och 70 dBA maximal ljudnivå vid fasad mellan kl. 22.00 och 06.00 inte överskrider. Vid lägen där detta inte är möjligt får bostäder mindre än 35 kvm uppföras om de placeras så att 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad inte överskrider. Bebyggelse samt eventuella 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.**

Bostadsbebyggelse fasad

Enligt framtagna bullerutredningar så beräknas ljudnivåerna vid samtliga fasader mot järnvägen överskrida riktvärdet på 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Då riktvärden överskrids måste 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. Med bullerreducerande åtgärder kan ljuddämpad sida ordnas så att 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids nattetid. Bullerskärmar ska uppföras mellan byggnaderna mot spåren och för att säkerställa detta införs planbestämmelserna **b₁** som reglerar att **bullerskärmar ska uppföras mellan byggnader till en lägsta höjd av 7.0 m ovan mark.**³⁴ I släppet mellan byggnaderna längst i norr planeras ett förråd att uppföras för att hantera bullret. Detta regleras till en lägsta höjd om 4,5 meter ovan mark (**h₁₄**). För byggnaden längst i söder planeras hela fasaden att förses med en bullerskärm, detta regleras med **b₂**. Även gården behöver förses med skärm för att riktlinjer ska kunna nås.



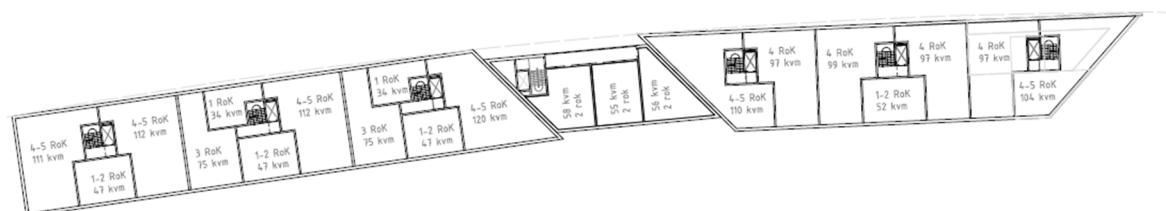
Figur 30 Utdrag ur bullerutredningen som visar hur fasader mot Nynäsvägen överskrider riktvärdena på 60 dBA ekvivalent ljudnivå (WSP, 2026)

Bostadshusen mot järnvägen ska utformas med genomgående lägenheter och nedanstående bilder visar exempel på planlösningar som möjliggör för detta.

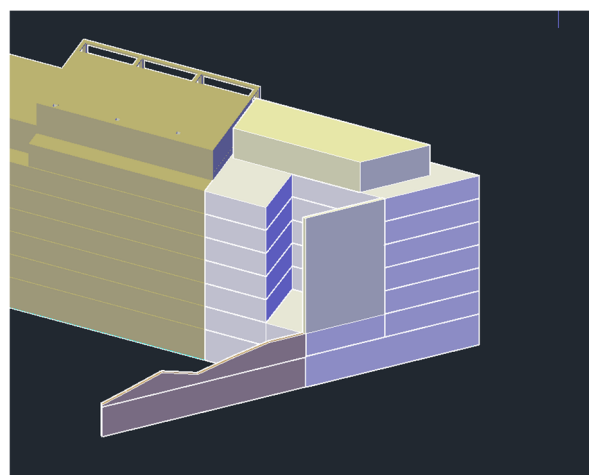
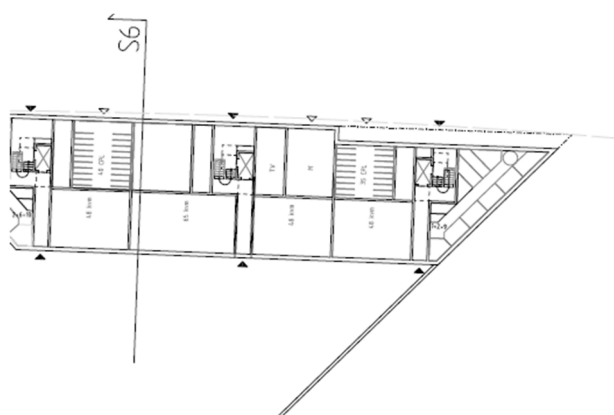
³⁴ Bullerutredning, WSP, 2026-08-14



Figur 31 Planlösningar för lägenheter i den norra delen av planområdet närmast järnvägen som kräver att hälften av bostadsrummen vänds mot en ljuddämpad sida (RaRada of Sweden, 2026)



Figur 32 Planlösningar för lägenheter i den södra delen av planområdet närmast järnvägen som kräver att hälften av bostadsrummen vänds mot en ljuddämpad sida (RaRada of Sweden, 2026)



Figur 33 Entréplan och 3D-modell för den södra byggnaden som kräver bullerskärm utmed byggnadens fasad och gårdsyta (RaRada of Sweden, 2026)

För övriga bostadshus klaras riktvärdet på 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad och inga åtgärder krävs.

Uteplatser

Riktvärden för uteplatser kan enligt bullerutredningen erhållas för samtliga bostadsgårdar om bullerskärmar placeras mellan byggnaderna närmast järnvägen och intill Tallbacksvägen i söder.

Förskola

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. Med en 4 meter hög skärm eller exempelvis förrådsbyggnad mellan byggnader och närmast GC-vägen och portiken så erhålls ljudkraven. Planbestämmelse **b₃** är införd som säkerställer att en tillräcklig bullerskärm uppförs för gårdsmiljön.

Vibrationer

Enligt framtagen vibrationsutredning så finns det risk för komfortstörande vibrationer i byggnader närmast spåren. Riktvärde för komfortstörande vibrationer på 0,4 mm/s RMS kan innehållas om lämplig grundläggnings- och bjälklagstyp används.³⁵ En generell bestämmelse har införts för att säkerställa att byggnader grundläggs och utformas så att vibrationsnivåerna inte överstigs. Bestämmelsen lyder: **Bostadsbebyggelse ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå inte överstiger 0.4 mm/s.**

Stomljud

Enligt framtagen stomljudsutredning behöver stomljudsminskande åtgärder vidtas för samtliga bostadshus inom planområdet. För att säkerställa goda boendemiljöer så införs en generell planbestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att riktlinjer kan uppnås. Bestämmelsen lyder: **Bostadsbebyggelse ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 32 dBA "FAST" vid passage av spårtrafik mer än högst 5 gånger nattetid (kl 22-06). Förskola ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i undervisningsrum samt rum för sömn och vila ej överskrider 45 dBA "FAST" vid passage av spårtrafik mer än högst 5 gånger/timme.**³⁶

Förorenad mark

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

GEOTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

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.

³⁵ PM Vibrationsutredning, WSP, 2024-08-13 och Kompletterande vibrationsmätning, Structor, 2026-03-09

³⁶ Stomljudsutredning, Structor, 2025-11-25

TEKNISK FÖRSÖRJNING

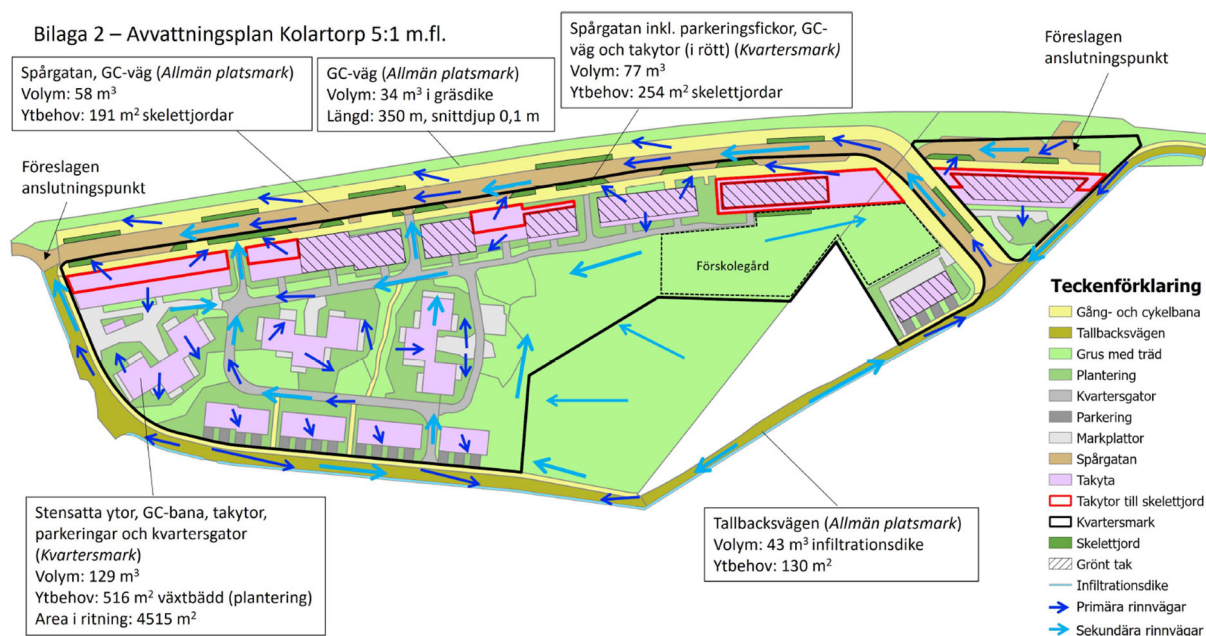
Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Ledningar för vatten och avlopp planeras att anläggas under allmänna gator. Flera **u-områden** säkerställer åtkomst för underjordiska ledningar.

Dagvatten

Dagvatten från kvartersmark och allmän platsmark ska passera anläggning för rening och fördröjning innan utsläpp till det kommunala dagvattennätet. För att kunna uppfylla kommunens krav på att fördröja och rena de första 20 mm nederbörd från hårdgjorda ytor inom planområdet krävs det enligt dagvattenutredningen totalt 363 m³ fördröjningsvolym, där 139 m³ av den totala fördröjningsvolymen är inom allmän platsmark och 224 m³ inom kvartersmark. Anläggningar som omhändertar dagvatten från kvartersmark och allmän platsmark ska placeras inom respektive ansvarsområde. Framtagen dagvattenutredning har analyserat en tidigare version av bebyggelseförslaget och i aktuellt förslag så har allmän gata minskat något. Den hårdgjorda ytan minskar därmed vilket bedöms öka möjligheten för infiltration något. Placeringen av byggnaderna i norr har också justerats, men bedöms inte heller påverka möjligheten för infiltration.

I figur 41 visas ett förslag på möjliga dagvatten- och skyfallsåtgärder med ytbehov och placering som ligger i linje med Haninge kommuns riktlinjer och krav på lokal fördröjning. Om nedanstående åtgärder, eller alternativa åtgärder som ger samma resultat, genomförs så bedöms krav och riktlinjer uppnås.



Figur 34 Förslag på åtgärder för dagvatten- och skyfallsshantering samt fördröjningsvolym och erforderliga ytor (Dagvattenutredning, WSP, 2025)

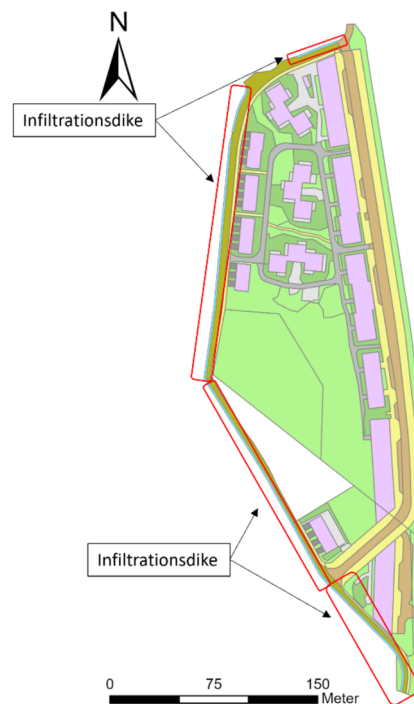
Allmän platsmark

Beräknad fördröjningsvolym för spårvägen och GC-banan föreslås omhändertaras genom anläggandet av skelettjordar i gatans möbleringszon. Då befintliga ledningars exakta djup i gatan

är okänt så behöver förutsättningarna studeras närmare i kommande detaljprojektering. I plankartan finns utrymme för skelettjordar i gatusektionens möbleringszon. Om utrymmet för skelettjordar är begränsat kan med fördel ett dike anläggas i ytan mellan GATA och planområdesgränsen mot järnvägen (planläggs som GATA och NATUR). Gatans sektion och planlagd yta säkerställer att skelettjordar samt eventuellt dike kan anläggas. Figur 42 redovisar ett tidigare scenario där hela spårvägens sektion fortsätter och ansluter till Tallbacksvägen. I aktuellt bebyggelseförslag så ansluter endast GC-bana till Tallbacksvägen, vilket innebär något mindre hårdgjord yta. Infiltrationsmöjligheten ökar därmed något.

I kommunens förprojektering är gatan närmast järnvägen höjdsatt för att hantera dagvatten och skyfall. Om grönytan mellan spårvägen och fastighetsgränsen mot järnvägen utformas som ett grunt dike kan det med fördel omhänderta dagvatten från intilliggande gång- och cykelbana, då utrymmet för skelettjordar längs spårvägen förmodligen är begränsat. Grönytan längs med gång och cykelbanan är cirka 350 m lång och den erforderliga magasinvolymen för den delen av gång- och cykelbanan är 34 m³. Om dagvattnet ska omhändertas av ett dike längs hela vägen, innebär det ett erforderligt snittdjup i diket på cirka 10 cm. För att inte riskera att vatten vid en skyfallshändelse bräddar i riktning mot järnvägsspåren, bör kanten på diket mot järnvägsspåren vara högre än den mot gång- och cykelbanan.

För Tallbacksvägen planeras 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 exempelvis halva gatans sträckning (cirka 200 meter) kan anläggas med dike så blir bredden på diket cirka 0,6 meter. Exakt utbredning kommer att utredas i samband med mer detaljerad projektering. Ytor för diken inom Tallbacksvägen inryms där det är möjligt inom GATA i plankartan.



Figur 35 Föreslagen placering av infiltrationsdike utmed Tallbacksvägen (WSP, 2024)

Växtbäddar och skelettjordar som omhändertar vägdagvatten bör anläggas med tätskikt och vidare avledning, för att inte riskera att förorenat vatten perkolerar och når grundvattnet.

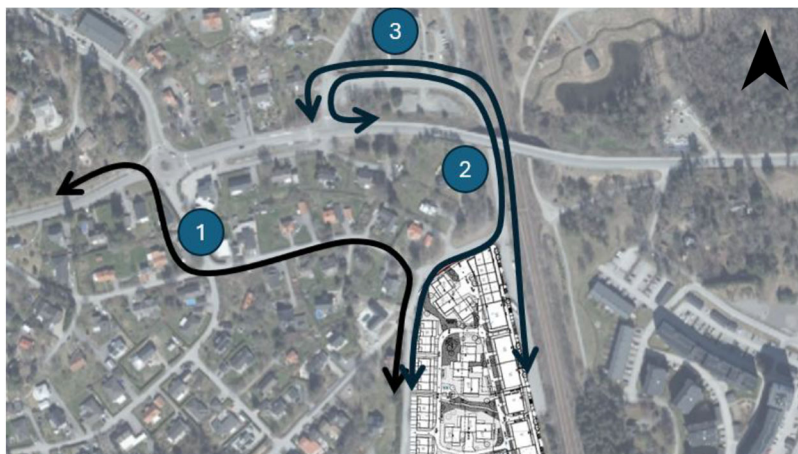
Kvartersmark

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 41). 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 **högst 50 % av marken får hårdgöras**. Om vegetationsbeklädda tak utförs så kan andelen infiltrationsyta på mark minskas.

Tillkommande trafik

Bilresor till och från planområdet förväntas för de flesta resor ske via Kolartorps allé. På lokalgatorna i det direkta närområdet kommer en trafikökning främst att ske på den nordöstra delen av Kolartorpsvägen. Sammantaget bedöms påverkan i närområdet framför allt utgöras av en ökad trafikmängd enligt scenario 3 i figur 44. Kolartorpsvägen har karaktären av en större lokalgata och det finns nästintill inga behov för gående eller cyklister att korsa vägen. Trafikökningen på gatorna i villaområdet väster om planområdet förväntas bli obefintlig eller låg. För förskolan längs med Kolartorpsvägens kan trafikmängden ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten, men sammantaget bedöms risken som acceptabel då barn och vuxna inte behöver korsa vägen utanför förskolan.



Figur 37 Möjliga färdvägar för bilister till och från planområdet (WSP, 2026)

Kapacitetsberäkningar för trafikflödet i ett framtida scenario har genomförts. Resultatet visar att belastningsgraderna i studerade korsningspunkter är höga och i ett framtidsscenario kommer trafik att öka. Det är dock en låg andel av tillkommande trafik som går att härleda till planområdet, och bedömningen är att inga specifika åtgärder behöver vidtas inom ramen för detaljplanarbetet. Åtgärder för att generellt minska bilresandet i form av mobilitetsåtgärder och förbättrade möjligheter att gå och cykla vidtas dock inom detaljplanen.³⁷

Kommunen kommer att hantera cirkulationsplatsen på Kolartorps allé och saknade passager på Kolartorpsvägen i det löpande förbättringsarbetet.

Transformatorstation

Inom planområdet finns en befintlig transformatorstation som förser området med el. Transformatorstation behöver kapacitetshöjas för att tillgodose tillkommande bebyggelses behov. Transformatorstation avses ligga kvar i befintlig placering och ett **E₁-område** om 6 x 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 bottentömmande behållare och tömning sker enligt redovisade uppställningsplatser (figur 45). Sopbilen vänder på angiven vändplats. Med hänsyn till

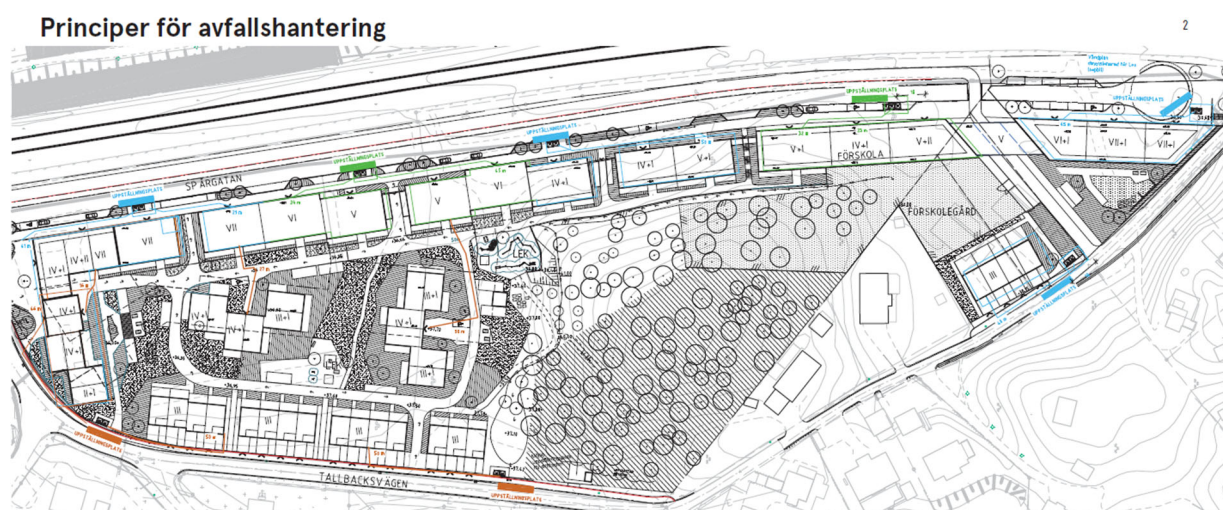
³⁷ Trafikutredning, WSP, 2026-04-16

det begränsade utrymmet mellan bebyggelse och spårområde så kan vändplanen behöva ges en något mindre diameter än dimensioneringskraven för sopbil.

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 bostadsentré. Avfallshämtning sker inte genom att sopbil åker in i området kring skogshusen. Kärler för övriga fraktioner placeras i invändiga soprum eller i komplementbyggnader på kvartersmark.

Boende i radhus hanterar sitt avfall genom samordnade kärler som placeras så att samtliga radhus når dem inom 50 meter. Sopbilen ställer upp på Tallbacksvägen och kärlen hämtas därifrån. Kärlen 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 på spårvägen.



Figur 38 Förslag på avfallshantering som redovisar avstånd från bostadsentré samt uppställningsplatser för sopbil (Funkia, 2026).

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

Skyddsrum

Det finns ett befintligt skyddsrum i lagerlokalen och skyddsrummet planeras att ersättas i det nya underjordiska parkeringsgaraget. Rivning och ersättning av skyddsrum ska ske i enlighet med MSB:s riktlinjer.

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 över lag 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. Översvämningsrisker 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:

- Sandslätten i norr och större delen av åsbarrskogen regleras som NATUR och undantas från exploatering. Fortsatt solinstrålning på den sydvända sandslätten säkras genom att höjderna på den nya bebyggelsen trappas av mot norr.
- För att bevara karaktär och naturvärden regleras delar av förskolegården och sandslätten 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.
- Kantzonen intill åsen beaktas i planen. Sandbrynet planläggs som prickmark och på marken föreslås åtgärder såsom begränsning av tillträde med gångstigar och markerade vistelsezoner, plantering av tåliga växtarter för markstabilisering, användning av markskydd eller naturliga barriärer där slitage är störst samt löpande skötsel och underhåll. Åtgärderna syftar till att både bevara kantzons naturvärden och möjliggöra rekreation i området.
- För att hantera befintliga markföroreningar anges att startbesked inte får ges för byggnad förrän markens lämplighet säkerställts genom sanering av förorenad mark. Inför sanering bör föroreningen avgränsas med hjälp av ytterligare provtagningar eller i samband med utförandet av saneringen. När befintlig byggnation inom planområdet rivits bör kompletterande provtagning göras under tidigare byggnation för att utreda om det finns föroreningar som behöver avhjälpas innan byggnation av bostäder.
- Avrunnen volym från planområdet begränsas genom en planbestämmelse som anger att högst 50 procent av kvartersmarkens totala yta får hårdgöras.
- 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 säkerställer att byggnaderna närmast järnvägen utformas så att inga oacceptabla risker uppstår vid olyckor med farligt gods.
- En planbestämmelse för hela planområdet om skydd mot bullerstörningar säkerställer att lämpliga åtgärder genomförs för att bebyggelsen ska förhålla sig till trafikbullerförordningen. Planbestämmelser som syftar till att säkerställa bulleråtgärder har införts.
- En planbestämmelse för hela planområdet om skydd mot störningar säkerställer att bebyggelsen grundläggs och utformas på ett sådant sätt att riktlinjer för komfortvibrationer inte överskrids.

- En planbestämmelse för hela planområdet om skydd mot störningar säkerställer att bebyggelsen placeras och utformas på ett sådant sätt att riktlinjer för buller inte överskrids.
- Lågpunkter för skyfallshantering illustreras i plankartas och planbestämmelse är införd som säkerställer att skyfall avrinner mot lågpunkter och mot GATA.
- 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 omgivningen. 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.

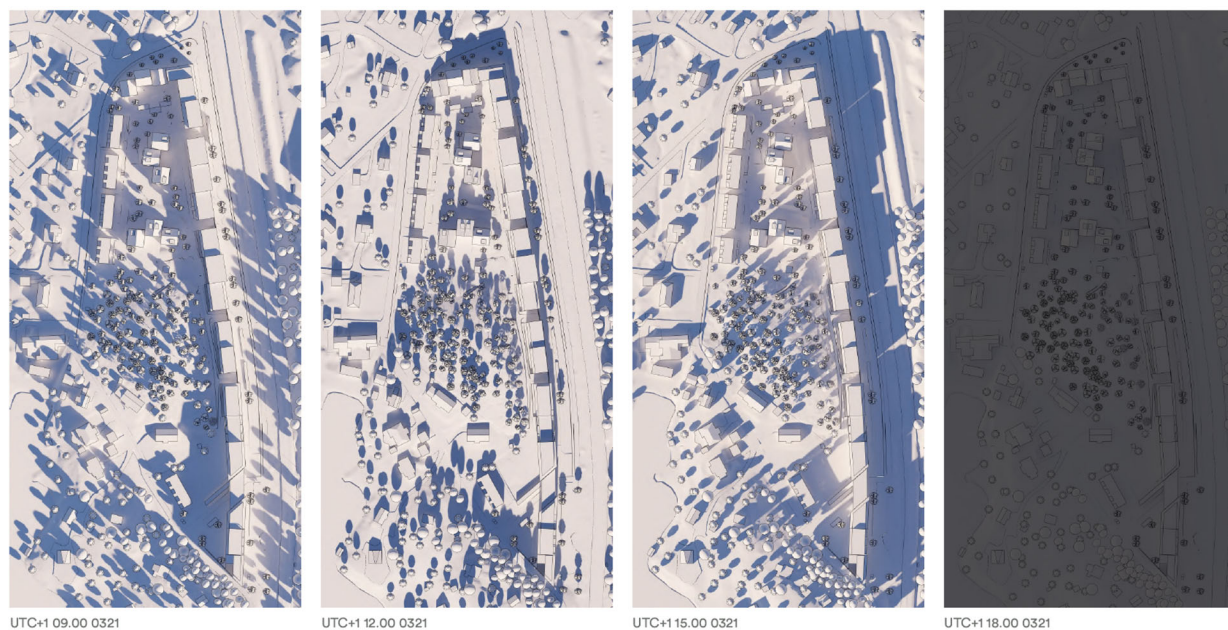
Detaljplanen innebär en standardförbättring av befintlig gata samt tillskapande av en ny kommunal gata med ökad trafiksäkerhet.

Sol- och skuggförhållanden

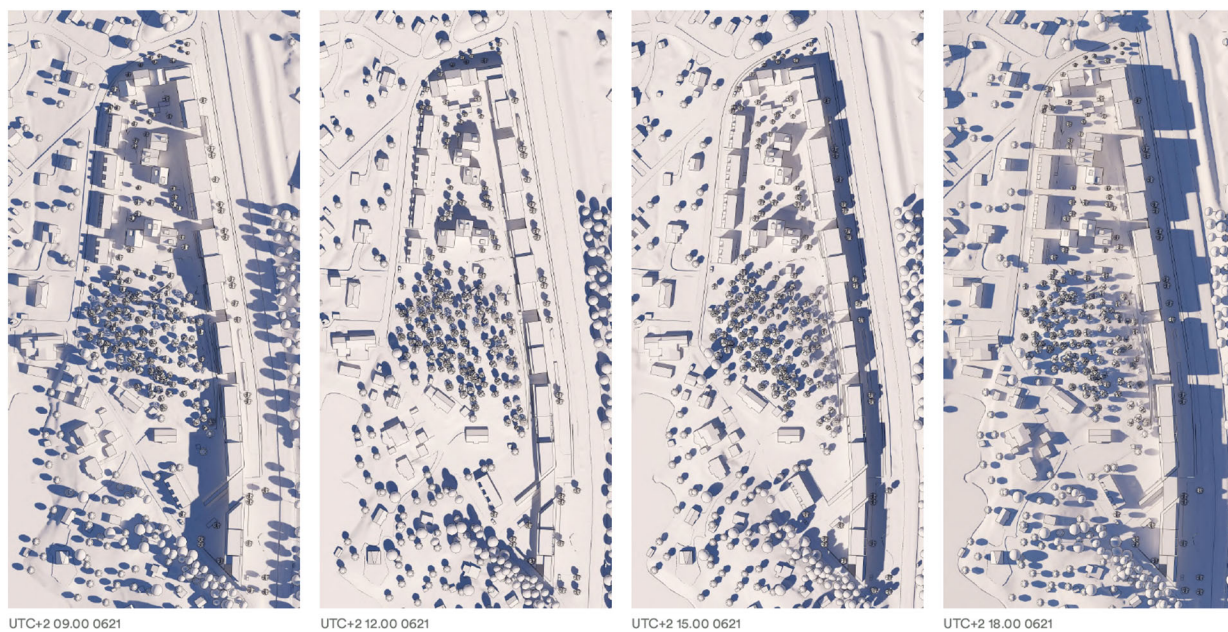
En sol- och skuggstudie har tagits fram för att redovisa påverkan på tillkommande och befintlig bebyggelse. Tillkommande bebyggelse är placerad öster om befintligt villaområde vilket innebär att skuggpåverkan på befintliga tomter ses som marginell. Det är främst fastigheterna i norr som kan påverkas morgon under vår och höst när solen står som lägst. Solförhållanden på bebyggelse på motsatt sida om spåren påverkas inte av högre byggnader inom planområdet.

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

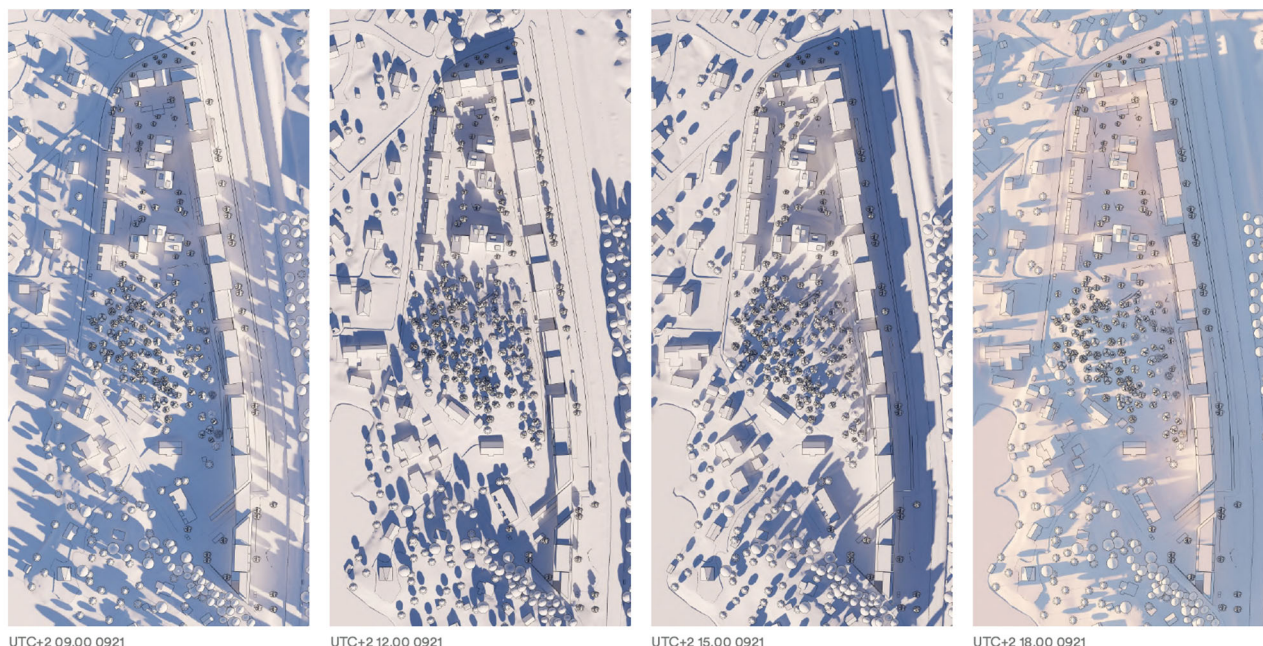
Sol- och skuggstudien visar att det går att tillskapa goda gårdsmiljöer för både bostäder och förskola inom planområdet.



Figur 39 Skuggförhållanden vårdagsjämning, 21 mars kl. 9, 12, 15 och 18 (RaRada of Sweden, 2026)



Figur 40 Skuggförhållanden sommarsolstånd, 21 juni kl. 9, 12, 15 och 18 (RaRada of Sweden, 2026)



Figur 41 Skuggförhållanden höstdagjämning, 21 september kl. 9, 12, 15 och 18 (RaRada of Sweden, 2026).

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

ALLMÄNT

Genomförandebeskrivningen 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: 28 september – 8 november 2026
- Antagande: våren 2027
- Preliminär byggstart: tidigast 2028
- Preliminär byggtid: 2–3 år för allmän plats och beroende på etapputbyggnad ca 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 när detaljplanen vinner 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 skedesplaneringen ska visa på.

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.

Detaljplanen innehåller markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar (u-område). Ledningsrätt eller servitut upprättas för att säkerställa drift, underhåll och framtida utbyggnad av ledningar över fastigheten.

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.

Planen innehåller kvartersmark avsedd för förskola. Förskolan planeras i första hand uppföras och drivas av en privat aktör. Enligt plan- och bygglagen 9 kap. 32 § har kommunen dock både rätt och skyldighet att lösa in byggnaden om den behövs för att tillgodose ett allmänt ändamål.

En förskola betraktas som kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (allmän kvartersmark). Enligt gällande lagstiftning har kommunen då rätt och skyldighet att vid behov lösa in marken eller på annat sätt säkerställa genomförande och drift.

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.

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. Järnvägsunderhållet får inte försvåras och tillfartsvägar får inte blockeras.

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 all mark som planeras som naturmark kommer skötselplaner att tas fram som redogör för hur framtida drift och skötsel ska hanteras.

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 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 exploatörer 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 exploatören. Avtalet ska reglera bland annat marköverlåtelser mellan kommunen och exploatören, 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 antas och ska därför tecknas innan detaljplanen antagits för att säkerställa att detaljplanen går att genomföra.

Överenskommelser om markintrång

Överenskommelser om markintrång ska erbjudas de privatägda fastigheter som berörs av planlagd allmän platsmark enligt fastighetskonsekvenskartan. Överenskommelserna ska bland annat reglera ersättning och tillträde för berörda markintrång. 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

ledningarna 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 genomförandavtal, 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 genomförandavtal, för vilket ytterligare gatukostnader inte behöverläggas 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.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetskonsekvenser

Fastighet	Planbestämmelser	Fastighetskonsekvens	Initiativ	Övrigt
KOLARTORP 1:185	GATA NATUR a1	Tillförs mark planlagd för GATA och NATUR. Se fastighetskonsekvensbeskrivning för Kolartorp 5:1.	-	
KOLARTORP 5:1	NATUR BC1P1 - e1 f5, h1, h2, h9 BP1 - e2, e3, e4, e7, e9, b1, f1, f2, f3, h2, h3, h4, h5, h9, h10, h11, h13, h14, n1, n2, n4 BS1 - e5, f1, f2, h6, n1, u1, x2, b3 B - u1, x2 E1 - a2	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. Del av KOLARTORP 5:1, som är planlagd för E1, ska överföras till Kolartorp 1:185 och upplåtas med ledningsrätt eller servitut till el-koncessionsinnehavaren. Del av KOLARTORP 5:1, som är planlagd för x1, upplåts med servitut till KOLARTORP 1:4 för allmännyttig gång- och cykeltrafik. Tillförs mark planlagd för BS1 och B. Se fastighetskonsekvensbeskrivning för Kolartorp 6:21 och 6:22.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för överföring av allmän platsmark och E1 till Kolartorp 1:185. Fastighetsägaren ansöker om övriga lantmäteriförrättningar.	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 servisedningar inom kvartersmark ut till allmän platsmark.
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	B - e6, f1, f2, f4, h7, h8, u1, x1, x2 GATA	Del av KOLARTORP 6:5, som är planlagd för allmän platsmark-GATA, ska överföras/fastighetsregleras till SÖDERBYMALM 3:466 och KOLARTORP 1:4 i syfte att skapa en mer sammanhängande och	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning för överföring av allmän platsmark till	

		ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet. Del av KOLARTORP 6:5, som planlagd för x1 och x2, upplåts med servitut till KOLARTORP 1:4 för allmännyttig gång- och cykeltrafik.	Söderbymalm 3:466. Fastighetsägaren ansöker om övriga lantmäteriförrättningar.	
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 sammanhängande och ändamålsenlig gatu-, park- och naturfastighet.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
KOLARTORP 6:11	GATA	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.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
KOLARTORP 6:14	GATA	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.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
KOLARTORP 6:15	GATA	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.	Kommunen ansöker om lantmäteriförrättning.	
KOLARTORP 6:21	B1 – e8, f2, h12, a2 BS1 – e5, f1, f2, h6, n1	KOLARTORP 6:21 ska i sin helhet överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 5:1 i syfte att skapa en ändamålsenlig bostadsfastighet.	Fastighetsägaren ansöker om lantmäteriförrättning.	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 servisleddningar inom kvartersmark ut till allmän platsmark.
KOLARTORP 6:22	B1 – e8, f2, h12, a2 BS1 – e5, f1, f2, h6, n1 B - e6, f1, f2, f4, h7, h8, u1, x1, x2	Del av KOLARTORP 6:22, som är planlagd för B, B1 och BS1, ska överföras/fastighetsregleras till KOLARTORP 5:1 i syfte att skapa en ändamålsenlig bostadsfastighet. Del av KOLARTORP 6:22, 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 för överföring av allmän platsmark till Kolartorp 1:4. Fastighetsägaren ansöker om övriga lantmäteriförrättningar.	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 och servitut för vägar och servisleddningar inom kvartersmark ut till allmän platsmark.
SÖDERBYMALM 3:466	GATA	Tillförs mark planlagd för GATA. Se fastighetskonsekvensbeskrivning för Kolartorp 6:5.	Fastighetsägaren ansöker om lantmäteriförrättning.	
0136L-2022/2.1 – Trädsäkrings-servitut	GATA B - e6, f1, f2, h8, u1, x2	Kan ligga kvar i befintligt läge inom GATA och B.	-	
0136-06/56.1 - Ledningsrätt	GATA B - u1, x2 BS1 – u1 BP1 – 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 kvarteretsmarken 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.

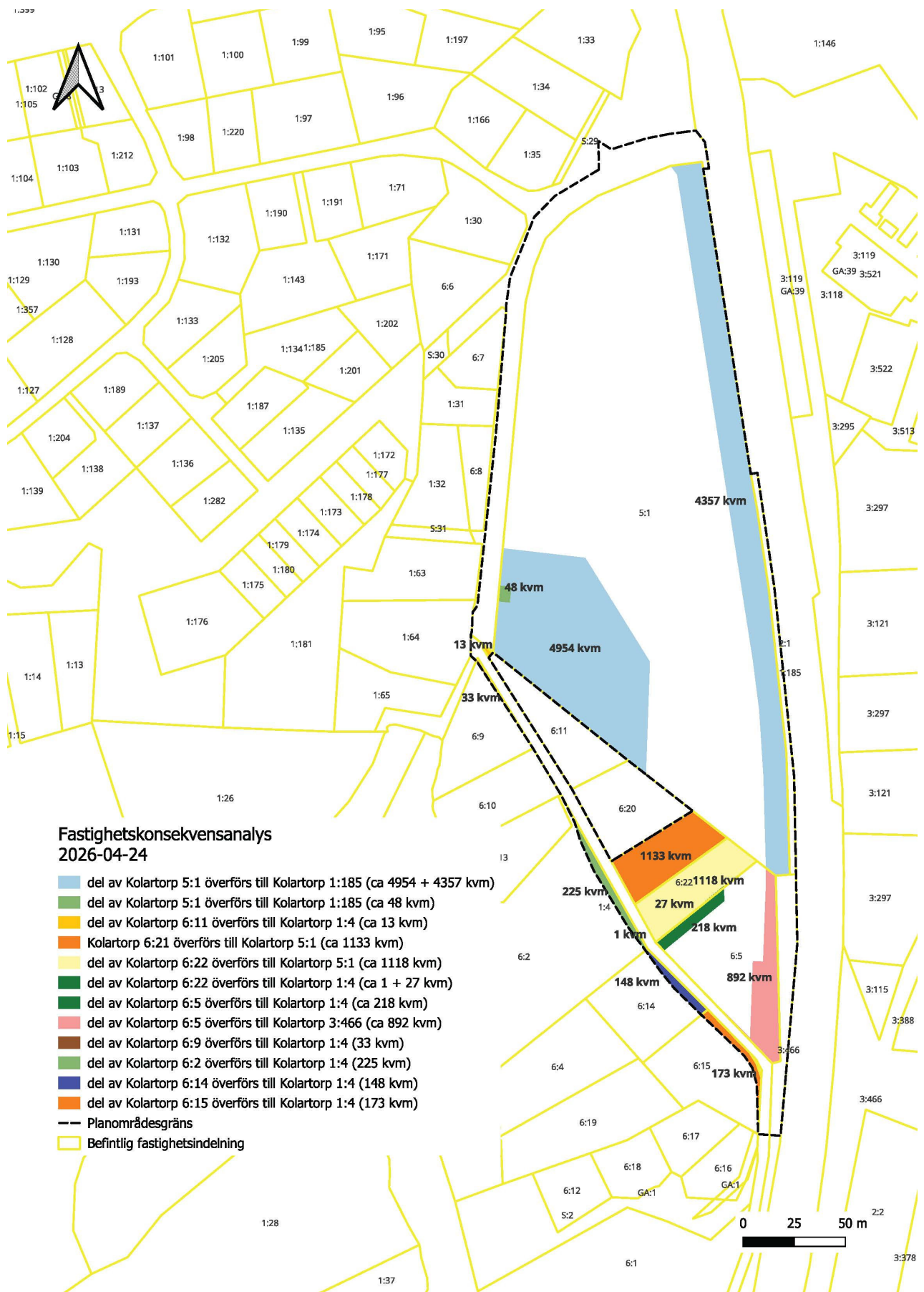
Tillträde

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
Jenny Reuterswärd	Projektledare
Jakob Lundberg	Exploateringsingenjör (konsult)
Christian Bascunan	VA-strateg
Cin Nilsson	Trafikplanerare
Sandra Calestam	Dagvatteningenjör
Ella-Klara Santin	Landskapsarkitekt

Detaljplanen är framtagen av kommunstyrelseförvaltningen på Haninge kommun.