

Planprogram för

utveckling av Tungelstas södra delar



Haninge
kommun



Juni 2008
rev nov 2008

Medverkande

Haninge kommun

Maria Borup

Kent Lindgren

Planarkitekt

Trafikplanering

Vägverket

Astrid Rahlén

Banverket

Leif Axelsson

Per Gustafsson

Medverkande WSP

Eva Nyberg-Björklund

Magnus de Vries

Mats Lundgren

Jon Hansson

Susanna Nilsson

Planarkitekt

Gis- och planingenjör

Planeringsarkitekt

Trafikingenjör

Miljöplanerare

Järnvägen från Stockholm ner till Nynäshamn har stor betydelse för hur Tungelsta skall kunna utvecklas. Banverket planerar för närvarande för en utbyggnad av dubbelspår till Tungelsta station. Detta innebär bland annat att vissa järnvägsövergångar vid Stavsvägen stängs och att en ny vägbro byggs vid Hammarberget. På sikt kan det även bli aktuellt att planera för dubbelspår även längre söderut. Redan nu förlängs plattformarna vid Tungelsta och nya möjligheter till förbindelse till stationen norrifrån öppnas.

I samband med Banverkets planering planerar Haninge kommun för en utveckling och förändrad infrastruktur i Tungelsta.

Detta program är inledningen till kommande detaljplanearbeten.

Hur går planeringen till?

Kommunens planering

Det är ett kommunalt ansvar att planera för användningen av mark och vatten inom kommunen. Det sker i en process som regleras i plan- och bygglagen. Planarbetet börjar med att ett program för kommande detaljplaner tas fram för i ett tidigt skede. Syftet med ett program är att uttrycka utgångspunkter och mål för kommande detaljplaner. Det skall också tidigt ge sakägare, myndigheter, organisationer och allmänheten möjligheter att lämna synpunkter och förbättra underlaget för den fortsatta planeringen. Kommunen samråder kring programmet och efter det kan arbetena med detaljplaner påbörjas. Det finns tre tillfällen att lämna synpunkter och förbättra underlaget för

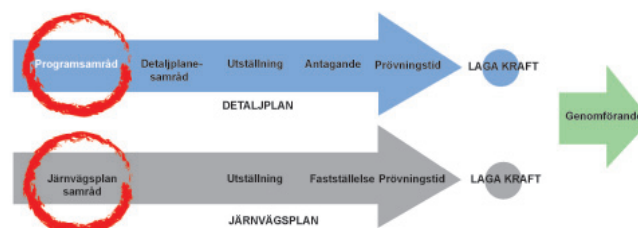
den fortsatta planeringen; program-, samråds- och utställningsskedena.

En behovsbedömning beträffande miljöbedömningar har tagits fram som visar behovet av miljökonsekvensbeskrivningar i kommande detaljplaner. Behovsbedömningen redovisas särskilt på sid 27.

Programområdet kommer att delas in i flera detaljplaneetapper beroende på efterfrågan och intresse av planläggning. I en första etapp kommer detaljplan för infrastrukturen att arbetas fram.

Banverkets planering

Planeringen för utbyggnaden av järnvägen sker enligt lagen om byggande av järnväg (järnvägslagen) och sköts av Banverket som också slutligen fastställer järnvägsplanen. I järnvägslagen anges bland annat att en järnväg inte får byggas i strid med gällande detaljplan eller områdesbestämmelser. Trots antagen järnvägsplan kan utbyggnadsarbetena inte genomföras om de strider mot kommunens detaljplaner. Planeringsarbetet bedrivs därför i nära samarbete med Haninge kommun. För närvarande pågår arbetet med järnvägsplanen som drivs parallellt med arbetet med detaljplanerna.



Vägverkets planering

Vägverket är huvudman för Tungelstavägen, väg 257. Planeringen för den statliga vägen sker enligt väglagen (SFS 1971:948) och sköts av Vägverket. Planeringsarbetet påbörjas med en förstudie som arbetas fram parallellt med detta planprogram och redovisas som en bilaga. Efter samråd beslutar Länsstyrelsen om projektet kan innebära betydande miljöpåverkan. Därefter fattar Vägverket beslut om hur arbetet ska drivas vidare. I detta projekt beräknas förstudien följas av arbetsplan som fastställs av Vägverket.

Tidplan

Kommunen

- Planprogram Tungelsta sommaren 2008
- Detaljplan för infrastruktur i Tungelsta klar juni 2009

Banverket

- Godkänd järnvägsplan juni 2009
- Utbyggnad av järnvägen hösten 2009

Vägverket

- Förstudie samrådsbeslut sommaren 2008
- Arbetsplan klar juni 2009

Programområdet

Programområdet omfattar området söder om järnvägen mellan Stavsvägen och Söderbyvägen och sträcker sig cirka 800 meter söderut. Det omfattar också Hammarbergsvägen upp till korsningen med Tungelstavägen, väg 257.

Förstudieområdet

Förstudieområdet omfattar korsningen Tungelstavägen/Hammarbergsvägen.

Programinnehållet i korthet

Ny infrastruktur

I Tungelsta kommer Stavsvägens järnvägsövergång vid Allévägen att stängas i den nu planerade första etappen. Den ersätts med en ny bro vid Hammarberget. Detta innebär att en vägkoppling till Stavsvägen behöver öppnas, den ”nya Stavsvägen”. I en andra etapp kommer Söderbyvägens järnvägsövergång vid Allévägen att stängas. Det innebär i sin tur att Söderbyvägen behöver kopplas samman med den ”nya Stavsvägen”.

I samband med att Hammarbergsvägen byggs om planeras för en ny cirkulationsplats i korsningen med Tungelstavägen.

Programmet innehåller förslag på dragning och utformning av den ”nya Stavsvägen” samt förslag på hur vägnätet skall kunna knytas samman. Vidare föreslås infartsparkering och cykelparkering vid järnvägsstationen.

Det nya trafiknätet skall ge god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter längs vägnätet. Längs Rocklösaån föreslås ett gångstråk längs åns södra sida.

Bostadsutbyggnad

Planprogrammet innehåller förslag på ny infrastruktur och bebyggelseutveckling i Tungelstas södra delar. Totalt bedöms cirka 900 lägenheter kunna byggas under relativt lång utbyggnadstid. Programmet föreslår i huvudsak en trädgårdstad med en tätare exploatering närmast järnvägen och glesare längre i från.

Vid Bäckvägen i programområdets norra del ligger

bostäder som ännu inte är försörjda med kommunalt vatten och avlopp. Bäckvägens anslutning till den ”nya Stavsvägen” behöver studeras vidare i kommande detaljplan. Därefter, eller i samband med, kan detaljplanearbete påbörjas för bostäderna.

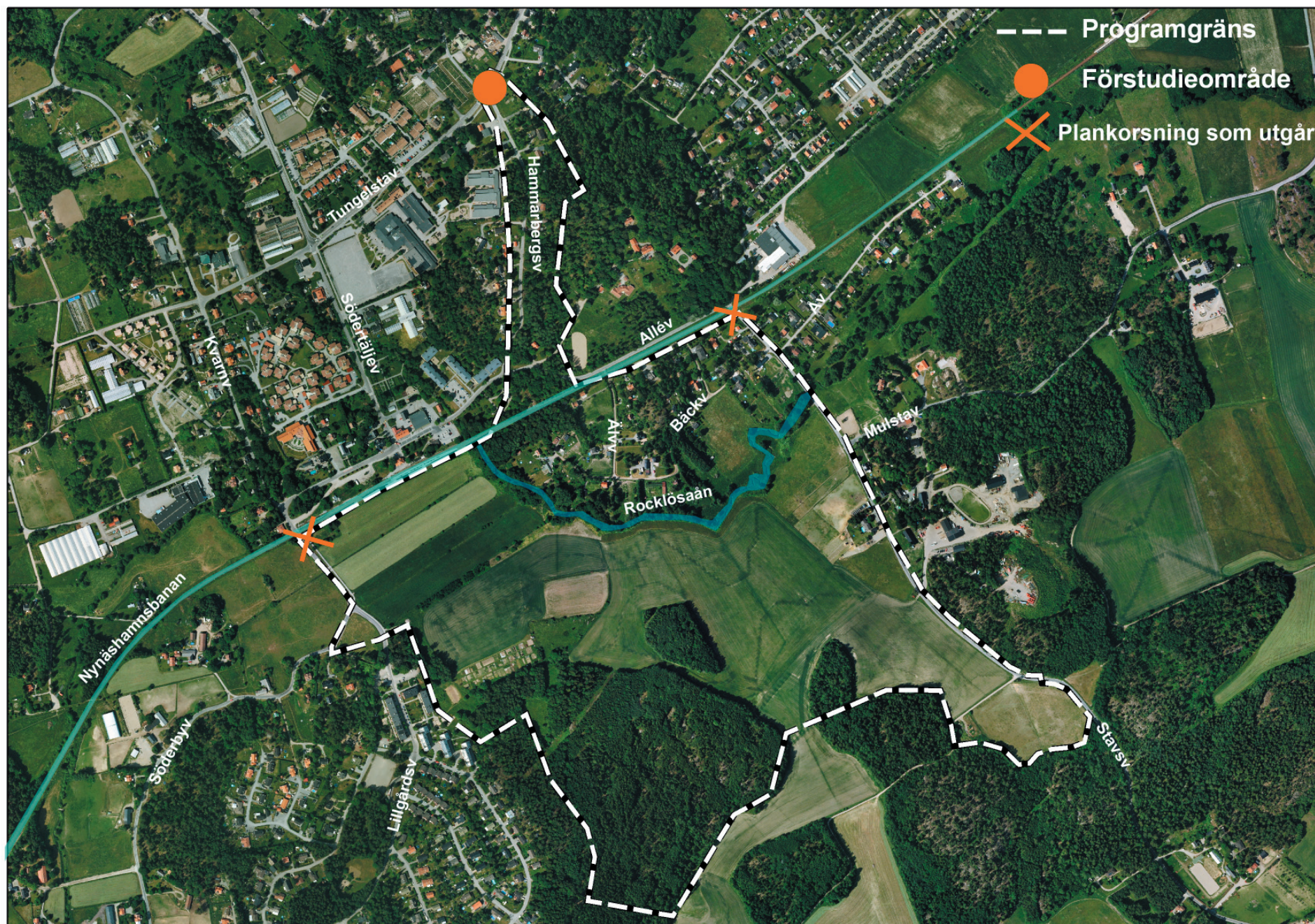
Skola och barnomsorg

Bostadsutbygganden medför på sikt ett behov av utbyggd skola och barnomsorg. Centralt i Tungelstas södra del föreslås därför en skola för årskurserna f - 5.

Hållbar utbyggnad

När järnvägen är utbyggd med tätare och snabbare trafik mot Stockholm kan Tungelsta bli en attraktiv bostadsort med väl fungerande kollektivtrafik. Utbyggnaden söder om järnvägen ger promenadavstånd till järnvägen från nästan hela den föreslagna bebyggelsen. Detta innebär att utbyggnaden troligtvis inte bidrar till ökat bilberoende i någon större utsträckning.

Utveckling av Rocklösaån till ett promenadstråk som binder samman Tungelstas tätort med friluftsfunktioner som till exempel den planerade golfbanan eller andra natursköna områden, höjer livskvaliteten för ortens invånare.



Kommunala beslut

Översiktsplan 2004

I översiktsplanen som är antagen 2005, anges att Tungelsta är intressant för utveckling på grund av läget intill järnvägen. Översiktsplanen anger programområdet som ett område lämpligt för bostäder. I planen uppmärksammas bland annat att vid utbyggnad av dubbelspår och plattformsförlängning bör krav på åtgärder som minimerar barriäreffekten, bullret och vibrationerna ställas på Banverket. I området längs Hammarbergsvägen skall kommunen vara restriktiv med ny bebyggelse på båda sidor om järnvägen

eftersom kommunen planerar för en framtida ny Stavs väg som skall passera järnvägen planskilt. Vidare uppmärksammas bland annat att Tungelsta har brist på promenadområden eftersom promenadområdena söder om Mulsta inte kan nås på grund av järnvägen.

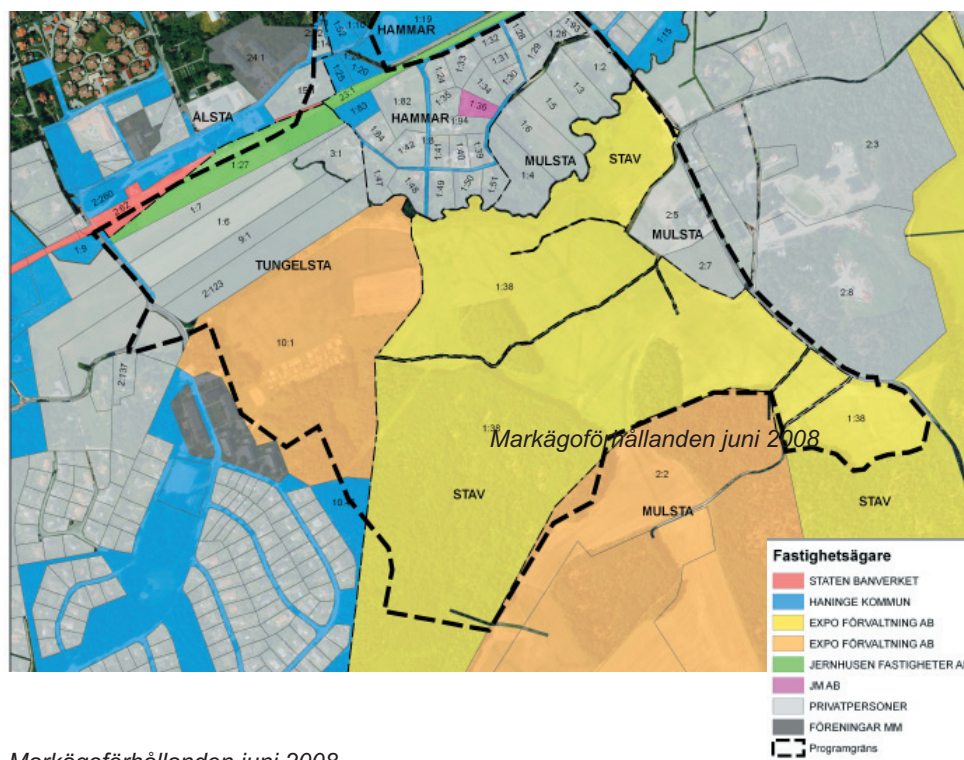
Utvecklingsprogram Tungelsta

Ett utvecklingsprogram för Tungelsta har antagits av kommunfullmäktige 1998. Programmet omfattar hela Tungelsta. Delområde 5, Södra Tungelsta (området öster om järnvägen) motsvarar i stort detta programområde. Utvecklingsprogrammet innehåller förslag på ”Tungelsta trädgårdar”, ett cirka 6 ha stort område

för trädgårdsanläggningar och hantverksby söder om järnvägen. Mellan trädgårdsanläggningen och Lillgården föreslås bebyggelse i trädgårdsstadens anda med låga flerbostadshus, radhus, parhus och friliggande villor i maximalt två våningar. Totalt föreslogs cirka 200 nya bostäder i nyexploatering och en förtätning med cirka 10 småhus i det befintliga småhusområdet vid Bäckvägen.

Gällande planer

Området saknar detaljplan. I väster berör programområdet dock en del av detaljplan nr B 79.



Markägoförhållanden juni 2008



Gällande detaljplaner

Markägoförhållanden

Inom planområdet är den största delen av marken privatägd. Haninge kommun äger gatumarken inom "Bäckvägsområdet" och Staten Vägverket äger Stavs-vägen.

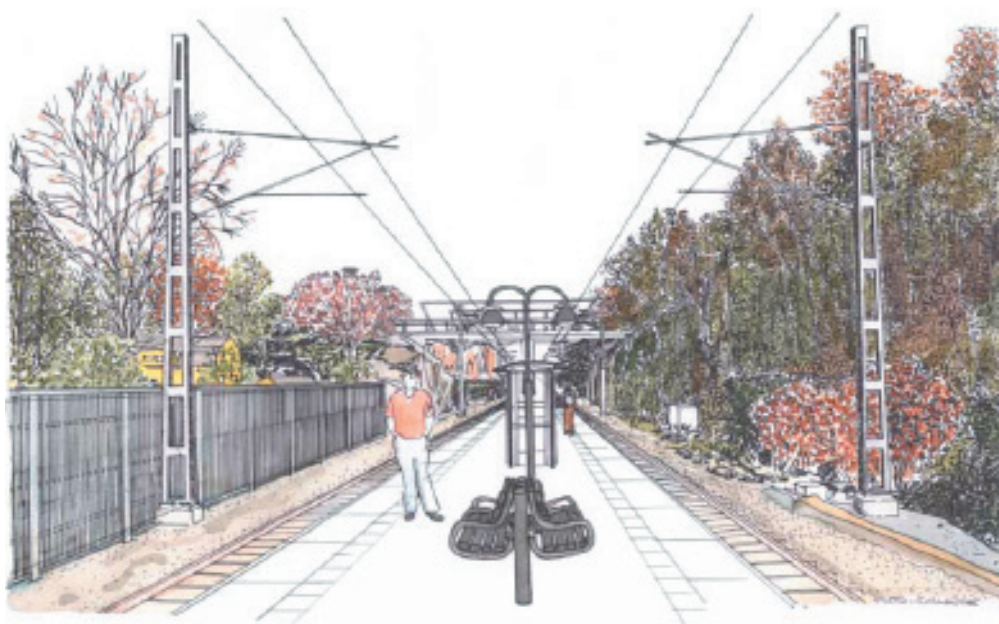
Järnvägens utbyggnad

Planerad utbyggnad

Banverket planerar för en utbyggnad av Nynäsbanan för att den på sikt skall få två spår fram till Tungelsta station. På sikt kan det även bli aktuellt med två spår även längre söderut. Nynäsbanan är av riksintresse för järnväg vilket innebär att järnvägens intressen väger tungt vid de avvägningar som måste göras i planarbetet.

I en första etapp planeras nu för dubbelspår mellan Västerhaninge station och Tungelsta station. Det innebär bland annat att övergången vid Hammar stängs. Spårutbyggnaden beräknas kunna påbörjas tidigast hösten 2009 efter det att detaljplaner och järnvägsplan är färdiga.

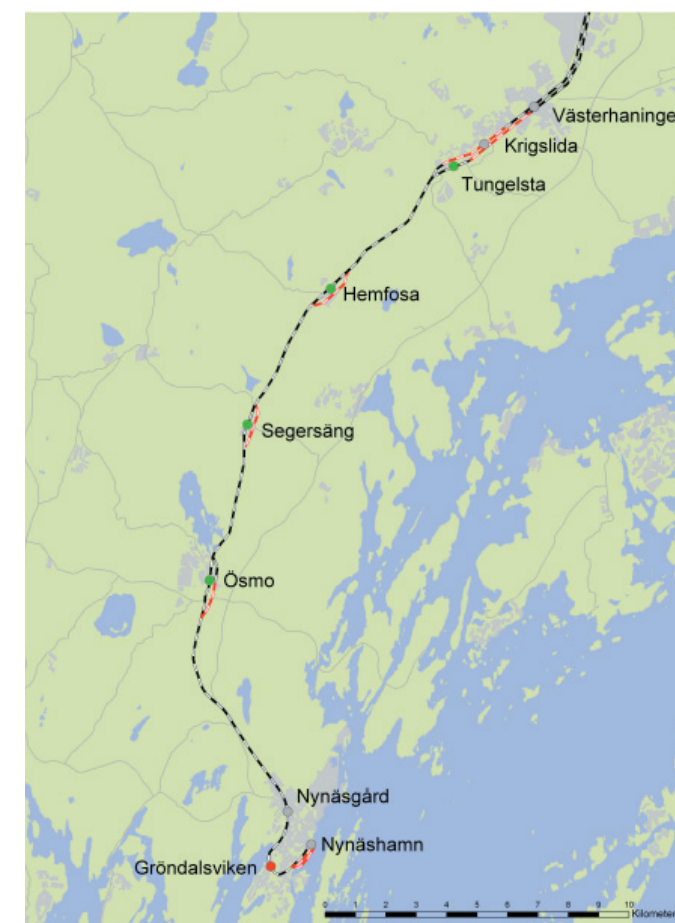
I Tungelsta byggs en bro vid Hammarbergsvägens förlängning. Bron ligger där järnvägen går i en djup bergsskärning. Bron planeras för att möjliggöra en anslutning till en entrébyggnad med väntutrymme, trappor och hiss ner till norra änden av plattformen. Planeringen av Hammarbergsvägens fortsatta sträckning sker enligt plan- och bygglagens regler vilket kommunen ansvarar för.



Planerad utbyggnad av Tungelstas järnvägsstation

Den andra etappen innebär att dubbelspår fortsätter mot Nynäshamn och att även plankorsningen vid Söderbyvägen stängs. Planering av den andra etappen påbörjas tidigast när etapp 1 är slutförd.

Redan nu (våren 2008) pågår arbeten med utbyggnad av plattformen vid Krigslida och förlängning av plattformen vid Tungelsta. Dessa beräknas vara klara i augusti 2008.



Planerad utbyggnad av järnvägen med röda markeringar

Väg och trafik

Vägsystemet

Tungelstavägen, väg 257, är en viktig förbindelse för boende i Tungelsta som ska norrut till Haninges centrala delar eller mot Stockholm via väg 73. Söderbyvägen nyttjas för trafik mot Nynäshamn medan Stavsvägen nyttjas av boende söder om järnvägen för trafik i riktning mot Stockholm.

Tungelstavägen förbi korsningen med Hammarbergsvägen har låg kvalitet med avseende på dess funktion som infart/genomfart. Detta beror på de hastighetsdämpande åtgärder och hastighetsregleringar som gjorts vid skolan, vilket påverkar den genomgående trafikens anspråk på högre hastigheter.

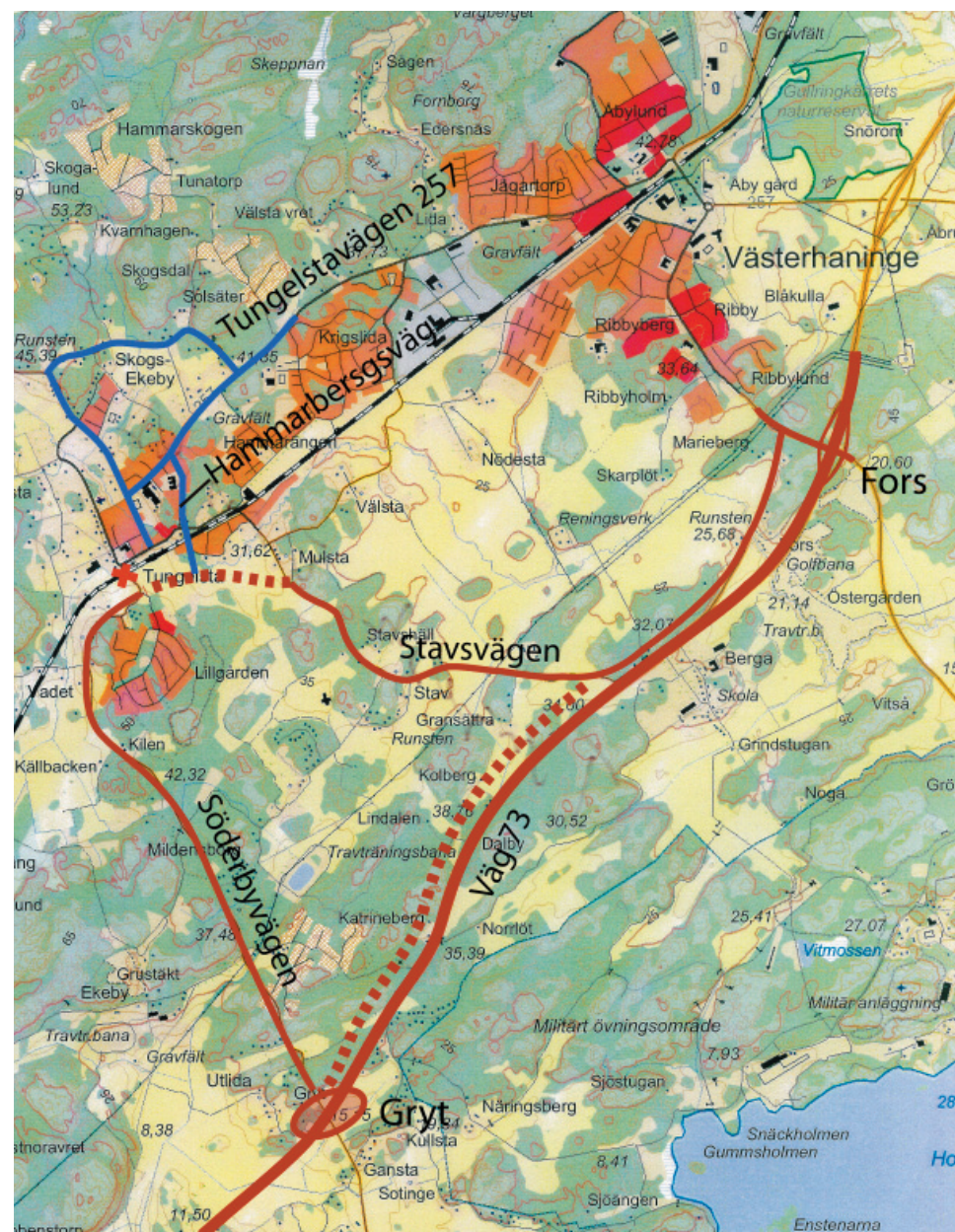
Tungelstavägen och väg 73 är rekommenderade vägar för transporter med farligt gods. Stavsvägen, Söderbyvägen, Tungelstavägen, Södertäljevägen, Allévägen och Kvarnvägen har bärighetsklass BK1.

Utbyggnaden av väg 73 beräknas vara färdigställd hösten 2009. Utbyggnaden innebär att anslutningen vid Gryt byggs ut till en fullständig trafikplats och att Stavsvägen får sin anslutning via länsväg 563 och trafikplats Fors. Parallellt med nya väg 73 byggs en lokalväg för långsamtgående fordon, lokaltrafik, bus-sar, gående och cyklister.

Söderbyvägen kopplas till den nya trafikplatsen Gryt. Stavsvägen kopplas till både trafikplats Fors och trafikplats Gryt via parallellvägen.

I och med Nynäsbanans utbyggnad kommer en ny planskild förbindelse över Nynäsbanan att byggas. Läget på den nya vägbron går i Hammarbergsvägens

-  Huvudvägnät
-  Genomfart/infart
-  Nytt nät för långsamtgående trafik



Dagens situation inklusive beslutade åtgärder

förlängning. I en första etapp ansluts vägbron via en ny vägförbindelse till Stavsvägen längre söderut. I en andra etapp då Söderbyvägens plankorsning över Nynäsbanan stängs kommer en anslutning mellan Söderbyvägen och Stavsvägen att behöva byggas för att upprätthålla den tillgänglighet som finns idag.

Kollektivtrafik

Idag trafikförsörjs Tungalsta med både buss- och pendeltågtrafik. Bussen stannar vid Hammarbergsvägen, Tungalsta skola, Tungalsta station och Lillgården. Till Lillgården går bussen via Allévägen och Söderbyvägen och vänder i Lillgården.

I och med de förändringar som utbyggnaden av Nynäsbanan innebär måste bussförbindelsen till Lillgården gå i ny sträckning via den planerade vägbron över järnvägen. Den framtida kopplingen går från Tungalsta station via Allévägen och den tänkta planskildheten över Nynäsbanan och ett nytt huvudvägnät söder om Nynäsbanan. I Tungalsta finns förutsättningar för infartsparkering på cirka 60 platser.

Gång- och cykeltrafikanter

I dag är det möjligt för gång- och cykeltrafikanter att korsa Nynäsbanan i plan vid Söderbyvägen, Stavsvägen, och via en ordnad gångpassage ca 200 m söder om Stavsvägen. Vid Tungalsta station måste spåren korsas i plan. Längs med Hammarbergsvägen och Stavsvägen färdas gång- och cykeltrafikanter i blandtrafik. Korsningen med Tungalstavägen, väg 257 sker i plan på ett oöversiktligt övergångsställe. Andelen barn som korsar Tungalstavägen, är förhållandevis hög eftersom den ligger nära skolan.

En exploatering av södra Tungalsta ger nya rörelsemönster för gående och cyklister. T.ex. kommer en ny skola i de södra delarna att innebära ett större passagebehov över Nynäsbanan än idag. Behovet av att kunna gå och cykla tryggt och säkert till och från Tungalsta station från den kommande exploateringen måste beaktas i planeringen.

Trafikmängder

De trafikprognoser som gjorts avser ett prognosår 2025. I prognoserna ansluts Stavsvägen till en tänkt trafikplats vid Berga. Det trafikplatsläget är inte längre aktuellt utan Stavsvägen kommer att kopplas mot trafikplats Fors. Bedömningen är att resultatet från trafikprognos som gjorts inte påverkas av detta i någon större omfattning.

Trafiken på Tungalstavägen öka enligt prognosen från ca 7 700 (2006) till ca 8 400 fordon/dygn (2025). Trafiken på Hammarbergsvägen och Stavsvägen ökar från ca 1000 (2006) till ca 3 000 fordon/dygn (2025).

Kulturmiljö

Bebyggelse

Jordbruket har sedan forntiden varit den dominerande näringen fram till förra sekelskiftet i Tungelsta. Efter Nynäsbanans tillkomst 1901 kom trädgårdsnäringen att ta över den rollen.

Huvuddelen av bebyggelsen i Tungelsta har kommit till under 1900-talet. Den första tiden byggdes det ut enbart väster om järnvägen medan planeringen för den östra sidan kom igång först på 1950-talet.

Av bebyggelsen i närheten av planområdet kan nämnas stationshuset från 1901, troligtvis ritat av arkitekt Ferdinand Boberg, och en sekelskiftesvilla som flyttats från Fors och som bland annat innehållit en affär. Inom programområdet finns rester av Tungelsta by nära Lillgården. Vid sekelskiftet 1900 ansågs Tungelsta by vara den mest ålderdomliga byn



Tungelstas stationshus från 1901



Sekelskiftesvillan som flyttades från Fors

i Västerhaninge socken. Av den äldre bebyggelsen återstår numera bara några ekonomibyggnader intill en sträcka av Söderbyvägen.

Fornlämningar

Riksantikvarieämbetet utförde en arkeologisk förstudie över Haninge kommun år 2000. Det är tydligt att de stora flacka slätterna har haft en stor attraktionskraft på den förhistoriska människan. Sammanfattningsvis kan sägas att det finns registrerade fornlämningar på nästan varje höjd och impediment inom området söder om järnvägen i form av gravar och gravfält från främst bronsålder och fram i vikingatid.

Inom programområdet, i delen söder om järnvägen finns fornlämningarna RAÄ 53, 103, 102 och 101. RAÄ 53 är ett gravfält troligtvis från bronsålder som ligger i anslutning till Tungelsta by. RAÄ 101 och 102 är fornlämningar från huvudsakligen äldre järnålder. Området får ses som mycket känsligt ur fornläm-

ningssynpunkt enligt Riksantikvarieämbetet, eftersom det stora antalet fornlämningar är en indikation på ett ganska intensivt utnyttjande under lång tid.

Naturmiljö

Markområdena

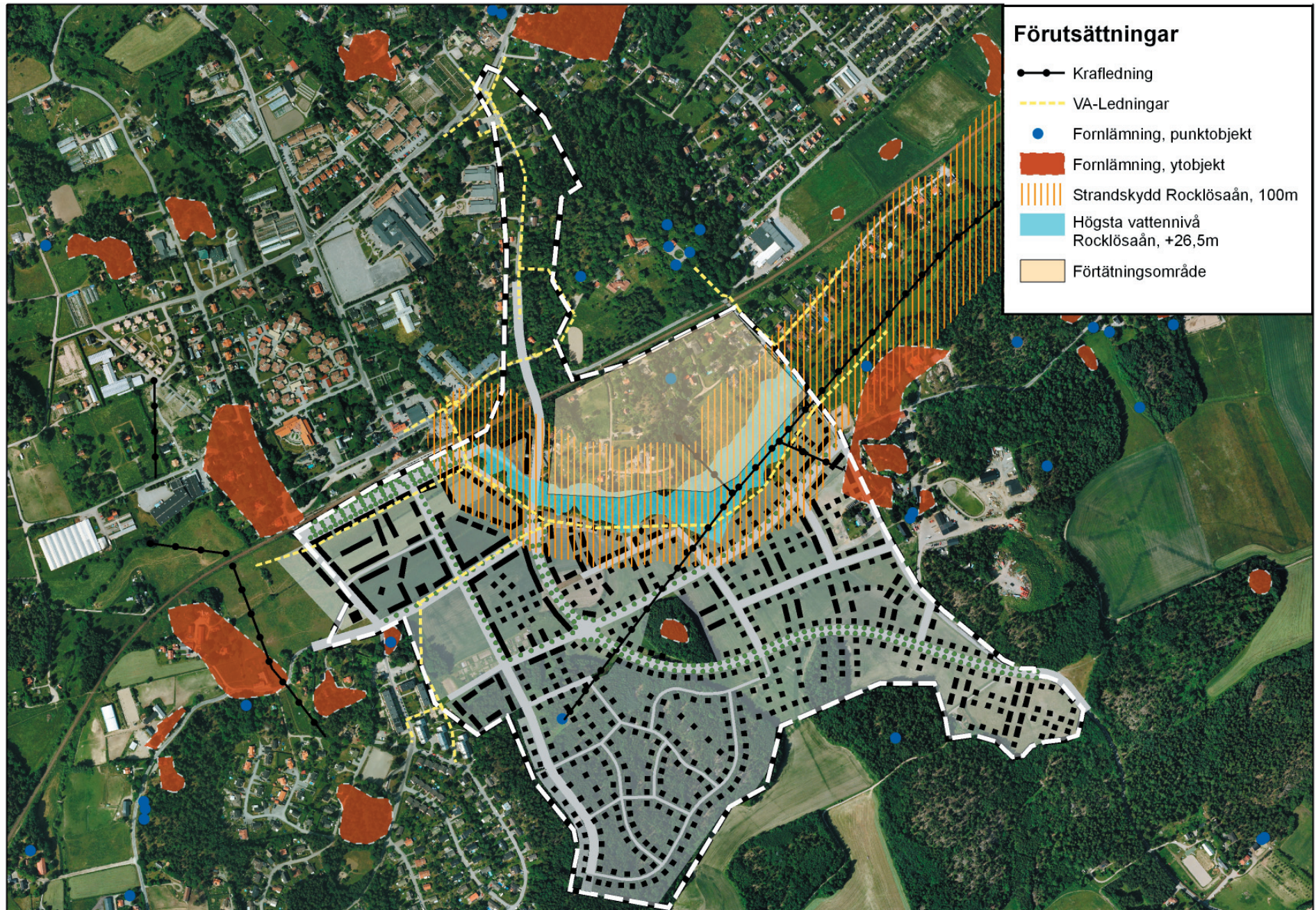
Tungelsta befinner sig på gränsen mellan det öppna slättlandskapet och det småbrutna sprickdalslandskapet. Den relativt flacka lerslätten avbryts av berghällar delvis inbäddade i morän. På sluttningarna ned mot den odlade marken och i brynen dominerar lövträd. Lerslätten och de lerfyllda sprickdalarna har under lång tid brukats genom åkerbruk och boskapskötsel och naturen har formats därefter. Landskapet präglas också av Rocklösaån och dess biflöden. Ån och delar av biflödena meandrar (slingrar) naturligt i de raviner som bildats. Nu sker dock en igenväxning och förbuskning av landskapet. Mycket av det som tidigare var öppet och överblickbart avgränsas idag av träd och buskridåer.

I norra delen av programområdet, mot järnvägen, reser sig ett berg som är klätt med blandskog.

Rocklösaån

Rocklösaån är ett av Vitsåns huvudsakliga tillflöden. Den svämmar ibland över. Som högst har den svämmat över till +26,5 m enligt uppgift. För att få en utjämning av kraftiga flöden är det önskvärt att en damm kan anläggas i Rocklösaån någonstans inom planområdet.

I översiktsplanen anges att Rocklösaån skall skyddas mot exploatering som påverkar åns ekologiska, kulturhistoriska, landskapsmässiga och geologiska värde.



Planeringsförutsättningar

Huvuddelen av Lillgårdens skogsområden, öster och söder om bebyggelsen skall bevaras anges det vidare.

Strandskydd

Strandskydd gäller 100 meter från Rocklösaån. Strandskyddet behöver upphävas i de delar som tas i anspråk för bebyggelse och den nya vägen.

Naturreservat och Natura 2000

Inom programområdet finns inga naturreservat eller Natura 2000-områden. Det finns inte heller några biotoper, sumpskogar eller annan information om området från Skogsstyrelsen



Rocklösaån

Hästar

Ett lämpligt avstånd mellan bostäder och hästhållning diskuteras för närvarande utifrån aktuell forskning om allergier. För närvarande tillämpas följande avstånd inom Stockholms län:

200 meter från stall och gödselplatta och 100 meter från beteshage och ridstigar. Lämpligt avstånd behöver studeras vidare i varje detaljplan beroende på bland annat förhärskande vindriktning, vegetationspartier och dylikt.



Befintliga anläggningar med hästar

Rekreation

I närheten av programområdet finns goda möjligheter till rekreation. Öster om planområdet, i Mulsta och Stav finns färdig detaljplan för en 18-håls golfbana, söder och väster om planområdet finns ridskolor och ridstigar.

Det finns också gott om strövområden i programom-

rådets närhet. Cirka tre km norr om Tungelsta ligger Hanvedens friluftsområde genom vilket Sörmlandsleden passerar.

Service

Skola och barnomsorg

I Tungelsta finns tre skolor, Tungelstaskolan, Syskonstugan och Lidaskolan med undervisning från förskoleklass till årskurs nio. Det beräknas dock finnas en brist på platser i såväl skola som barnomsorg varför det finns önskemål om möjlighet till ny skola med förskola med klasserna f-5 inom programområdet.

Övrig service

I Tungelsta finns bland annat livsmedelsbutik, restauranger och några mindre butiker. Där finns även en husläkarmottagning. Ett större kommersiellt utbud finns i Västerhaninge, cirka fyra km norr om programområdet. Där finns också vårdcentral, bibliotek mm.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området är för närvarande inte försörjt med kommunalt vatten och avlopp. Allmänna VA-ledningar går genom planområdet varav en är en huvudvattenledning som går parallellt med järnvägen i programområdets norra del.

Ledningar

En kraftledning genomkorsar programområdet i sydvästlig-nordöstlig riktning.

Stads- och landskapsbild

Landskapsbilden inom programområdet söder om järnvägen domineras av de öppna vyerna över odlingslandskapet. Mot sydväst avgränsas synfältet av flerfamiljshusen och den barrskogklädda kullen vid Lillgården. I norr går bebyggelsen vid Bäckvägen ner mot Rocklösaån vars växtlighet längs strandkanterna gör att den syns även på lite längre avstånd.

Järnvägen går på en bank i den nordliga delen av programområdet och skär genom Hammarberget i den nordöstliga delen och blir därför en tydlig barriär mot den övriga tätorten.

Norr om järnvägen (utanför planområdet) har tätorten Tungelsta sitt centrum med centrumgata med butiker och järnvägsparken. Stationshuset är ett tydligt landmärke. Tungelsta är en trädgårdsstad med småskalig bebyggelse, från mindre flerfamiljshus till villor och radhus. Trädgårdsnäringen sätter fortfarande sin prägel på orten även om flera av trädgårdsmästerierna har stängt och står och förfaller.



Landskapsbilden söder om järnvägen domineras av de öppna vyerna över landskapet



Mot sydväst avgränsas synfältet av flerfamiljshusen vid Lillgården



Järnvägen går på en bank och blir en tydlig barriär mot den övriga tätorten

Programförslaget

- 1 En ny planskild passage vid Tungelsta station.
- 2 Cirka 300 nya lägenheter i en tät trädgårdsstadsmiljö närmast spåren.
- 3 Ny bostadsbebyggelse vid Hammarberget.
- 4 Ny bro med nedgång till järnvägstationen över spåret vid Hammarberget.
- 5 Ny skola med årskurserna f-5.
- 6 Söderbyvägen stängs av vid järnvägsövergången i en senare etapp. Den rätas ut och blir en "stadsgata".
- 7 Rocklösaån blir park och promenadstråk på den södra sidan. Vid några ställen kan "dämmen" anläggas.
- 8 Cirka 300 lägenheter i en trädgårdsstad mellan "nya Stavsvägen" och Stavsvägen.
- 9 Cirka 140 villor på skogskullen vid Lillgården.
- 10 Cirka 50 lägenheter i tvåvåningshus med närhet till den nya golfbanan.
- 11 En ny gångväg för att underlätta passage till golfbanan.
- 12 Fornlämningar. Höjdpartiet sparas därför.
- 13 En ny cirkulationsplats anläggs vid Hammarbergsvägens anslutning till Tungelstavägen. En förstudie upprättas, se bilaga.
- 14 Hammarbergsvägen och Stavsvägen kopplas samman med en ny gata, "nya Stavsvägen". Gatan skall vara stadsmässig med trädplantering och dubbla gång- och cykelvägar. Två cirkulationsplatser för större anslutningsgator kan anläggas. Maxhastighet skall vara 50 km/tim.
- 15 Mulstavägen förlängs till den nya genomfartsgatan och ansluter i en cirkulationsplats. Gatan skall vara stadsmässig med en trädrad. Mulstavägen är tänkt att vara ett alternativ till Tungelstavägen på norra sidan om Nynäsbanan.
- 16 Stavsvägens nuvarande vägsträckning behålls till stora delar. En ny infart till "nya Stavsvägen" måste anläggas.
- 17 Ett litet torg kan anläggas. Här kan också mindre verksamheter som exempelvis vårdcentral eller husläkarmottagning och eventuellt någon kiosk inrymmas.
- 18 Förnyelseområde. Kommunalt vatten- och avlopp dras fram och planläggning för permanentboende påbörjas.



Stadsutveckling

Tungelsta har en lång tradition av trädgårdsmästare och verksamheten kring dem. Kring järnvägen har ett centrum växt fram med livsmedelsbutik och restauranger mm. För att servicen i bygden skall vara kvar och vara livskraftig är det en fördel om underlaget kan öka. I och med att en ny vägförbindelse över järnvägen och en ny undergång under järnvägen öppnas blir det också attraktivt att exploatera fälten söder om järnvägen.

I översiktsplanen är visionen att Tungelsta skall vara trädgårdsstad vilket innebär att bebyggelsen ska vara måttligt tät och att husen ska vara låga, en till två våningar, undantagsvis tre och att stadsbilden är småstadsmässig. Karaktäristiskt för trädgårdsstaden är bland annat tydliga gaturum, husen ligger placerade längs med gatan och att alla hus har trädgårdar, helst insynsskyddade, som blir en förlängning av den privata bostaden utomhus. I trädgårdsstaden är det lätt att se vad som är privat (de privata trädgårdarna) och vad som är offentligt (de offentliga gatorna, parkerna och de små torgen).

Inom programområdet kan totalt cirka 900 bostäder byggas på sikt. Huvudtanken i förslaget är att spara de gröna höjderna och lämningarna från äldre tider.

En tät trädgårdsstad nära järnvägen

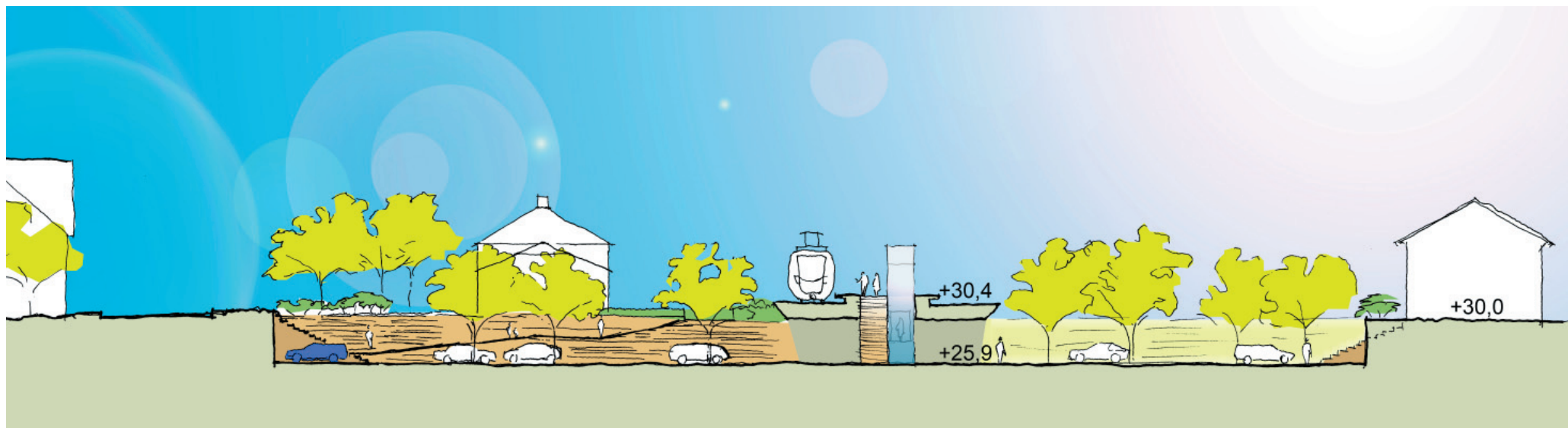
Området närmast järnvägen blir en nod och förmedlar kontakten med Tungelstas centrum och det nya området. Här föreslås en tät trädgårdsstad med radhus i två våningar med totalt cirka 300 lägenheter. Här kan också service inrymmas i bottenvåningarna. Husen kan gruppera sig kring gårdar och enkla och



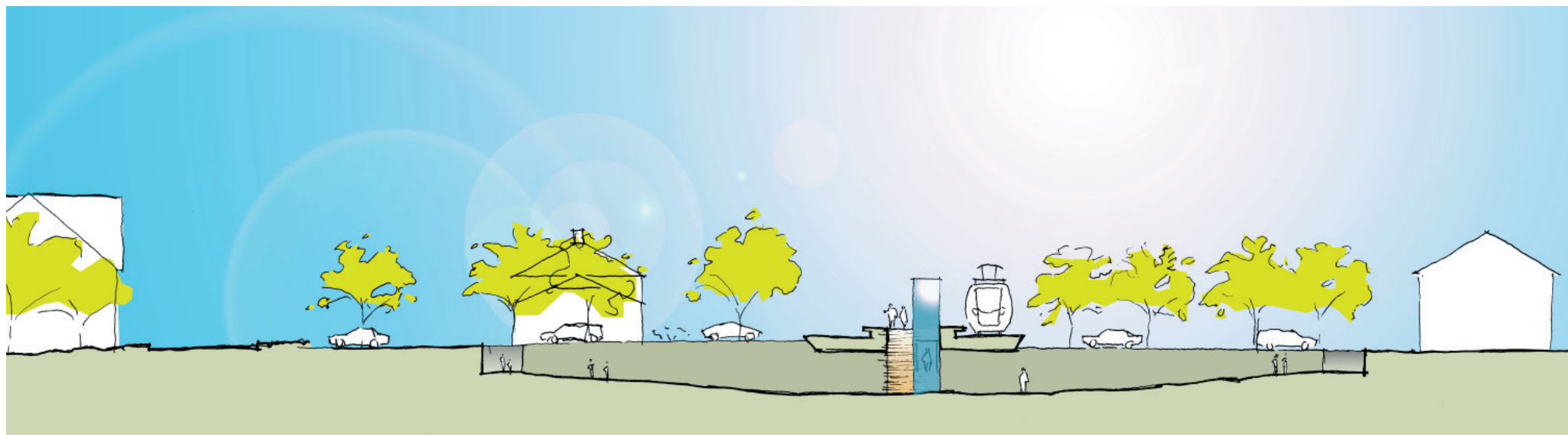
Tät bebyggelse med ett litet torg nära järnvägen, infartsparkering närmast järnvägen

gena vägar för gående från såväl Lillgården som de andra bostadsområdena. Förebilder för området kan sökas i områden som till exempel Änggården i Göteborg.

Området ligger nära järnvägen men ett trettio meter brett område närmast järnvägen sparas för infartsparkeringar. Marknivåerna är sådana att höjdskillnader mellan parkering, bebyggelse och järnväg måste



Alternativ 1. Marken sänks i hela buffertzonen och parkering sker på mark



Alternativ 2. Bara gångvägen grävs ner och parkering sker i nuvarande marknivå

Programförslaget

lösas så att en god tillgänglighet kan uppnås. Det kan lösas på flera sätt. Den tänkta infartsparkeringen kan till exempel grävas ner och höjdskillnader tas upp i husen så att de blir 3 våningar höga mot järnvägen. Eller så kan enbart gång- och cykelvägen grävas ner i ett tråg.

Infartsparkering vid järnvägsstationen

Cirka 30 platser för infartsparkering kan ställas i ordning på vardera sida om spåret. Där kan även cykel-parkeringsplatser placeras.

”Golfnära boende” i öster

I söder närmast den planerade ingången mot golfbanan föreslås hus med större lägenheter för ett bekvämt boende, totalt cirka 50 lägenheter byggas.

Blandad trädgårdstad och villabebyggelse längre söderut

På gårderna söder om Rocklösaån, omkring den nya genomfartsgatan, planeras för en trädgårdsstad med en något glesare exploatering än kvarteren närmast järnvägsstationen. Här kommer Tungelsta att börja för dem som är trafikanter söderifrån vilket bebyggelsen ska ge uttryck för. Den nya genomfartsgatan ges ett brett gaturum med en tydlig stadskaraktär med alléplanteringar på bägge sidor. Trafiken bedöms ge upphov till viss bullerstörning men det är önskvärt att en tät, småskalig bebyggelse ger gatan dess karaktär. Bebyggelsen behöver placeras med hänsyn till bullersituationen så att bullerskyddade uteplatser kan erhållas. Plank mellan husen mot gatan har förankring som stadsbyggnadselement i trädgårdsstaden och ger skyddade miljöer på insidan.

Bebyggelsen kan uppföras i två våningar med en exploateringsgrad 0,25 erhålls cirka 400 lägenheter. Förebild kan hämtas från Gamla Enskede, söder om Stockholm.

På den skogsklädda kullen öster om Lillgården planeras för ett villaområde som trafikförsörjs via en vägslinga. Här kan cirka 140 bostäder uppföras.

Befintlig bebyggelse norr om Rocklösaån

Fritidshusområdet/bostadsområdet vid Bäckvägen bör förses med kommunalt vatten och avlopp på sikt. Då blir det också möjligt att anordna permanentbostäder med dagens krav på sanitär standard och utrymmen. I sammanhanget bör också möjligheter till avstyckningar studeras.



Trädgårdsstad, Enskede i Stockholm



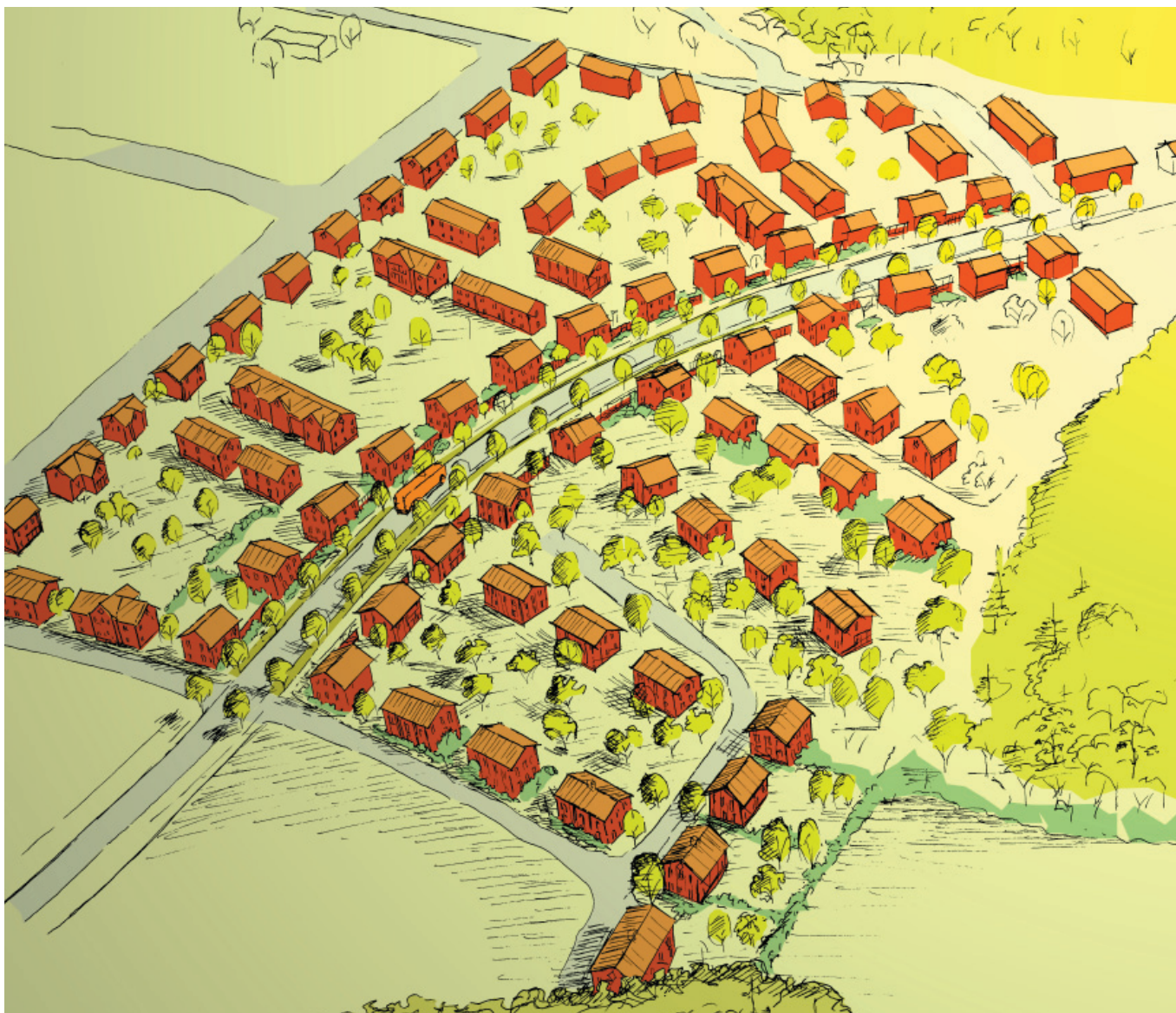
Planket är ett stadsbyggnadselement i trädgårdsstaden.



Trädgårdsstad, Ånggården i Göteborg

Ny skola och barnomsorg

I programområdets västra del planeras för en ny skola med undervisning i årskurserna f-5 med central placering i bebyggelsen söder om järnvägen. Den placeras med gena gångförbindelser till järnvägsstationen och Tungelsta norr om järnvägen.



Exempel på blandad öppen trädgårdsstad (delområde 8)

Grönstråk längs Rocklösaån

Rocklösaån som svämmas över under vårarna erbjuder en vacker och lummig miljö. På norra sidan går de enskilda tomterna ner mot vattnet men på den södra sidan skulle ett promenadstråk som tillåts att översvämmas då och då kunna anläggas. Kanske på träspänger eller med grusbeläggning?



Exempel på utformning av grönstråk från Slätmosse





Hammarbergsvägens korsning med väg 257, Tungelstavägen, föreslås utformas som en cirkulationsplats. Korsningen hanteras vidare i en separat förstudie eftersom väg 257 är Vägverkets väg. Hammarbergsvägens anslutning med Allévägen bedöms kunna fungera väl med en mindre korsningstyp.

Bäckvägens anslutning mot den ”nya Stavsvägen” kan ordnas med full tillgänglighet med bil eller alternativt endast med gång- och cykeltrafik.

Den befintliga Stavsvägen som idag ansluter till Mulstavägen ligger kvar i sin nuvarande sträckning men får en lokal funktion. Den ”nya Stavsvägen” anslutning mot Söderbyvägen innebär en anpassning av den befintliga sträckningen.

Det föreslagna vägnätet medger även en eventuell fortsatt utbyggnad av bebyggelsen söderut söder om Lillgården. I förlängningen är även en ny anslutning mot Söderbyvägen tänkbar.



Nya samband och förslag till gatustandard

Programförslaget

Väg- och gatustandard

Det föreslagna vägnätet föreslås byggas ut med tre olika typsektioner. Genomgående för de tre sektionerna är en körbanebredd på 7 m, vilket medger tillräckligt hög vägstandard för busstrafik och tungtrafik. Samtliga sektioner har både separat gång- och cykelbana och gångbana. Vägnätet byggs med BK1 standard, vilket även omfattar Hammarbergsvägen. Eventuellt kan den ”nya Stavsvägen” komma att behövas som en sekundär transportled för farligt gods. Om detta blir aktuellt kommer en riskbedömning att behöva genomföras innan slutligt avstånd från byggnad till gata bestäms.

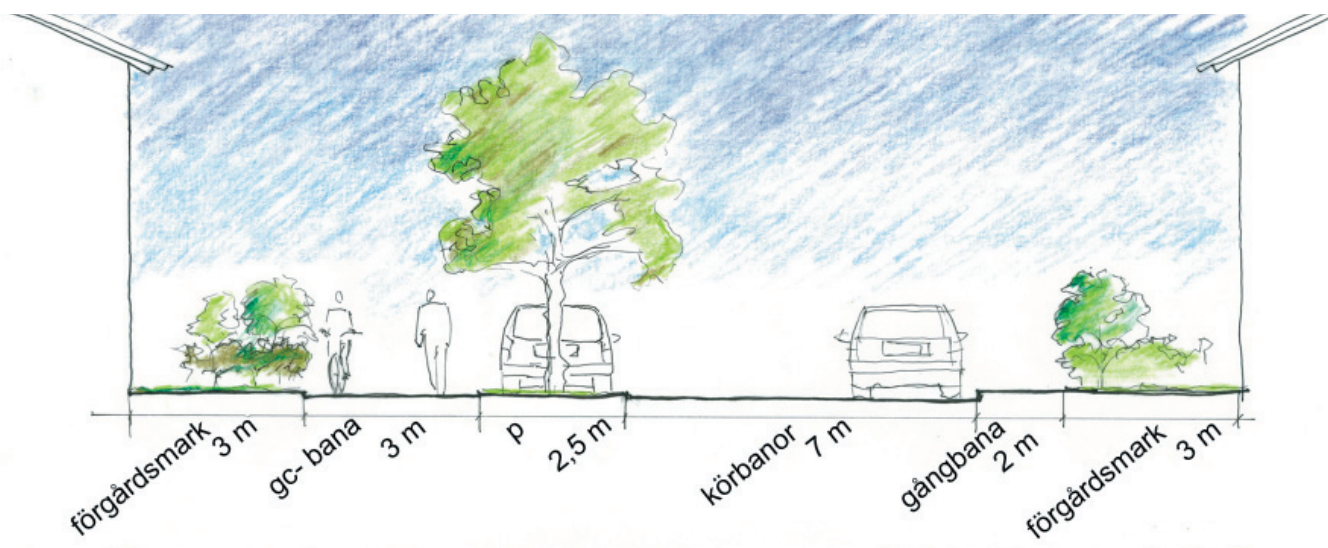
Kollektivtrafik

Den planerade bebyggelsen i södra Tungelsta kommer att ligga nära pendeltågstationen vilket främjar ett resande med en hög andel kollektivtrafikresor. I anslutning till Tungelsta station föreslås även en infartsparkering på ca 30 platser på ömse sidor om järnvägen. Den föreslagna gång- och cykeltunneln förbinder de södra parkeringen med stationen.

På ”nya Stavsvägen”, vid den nya vägbron, föreslås ett hållplatsläge med en möjlig direktförbindelse till perrongen samt kopplingar till gång- och cykelbanan längs Allévägen. Gatunätet medger nya busslinjestäckningar som t.ex. kan anpassas till skolverksamheten.



Förslag till typsektion 1
"Nya Stavsvägen"



Förslag till typsektion 2
Mulstavägens förlängning m fl



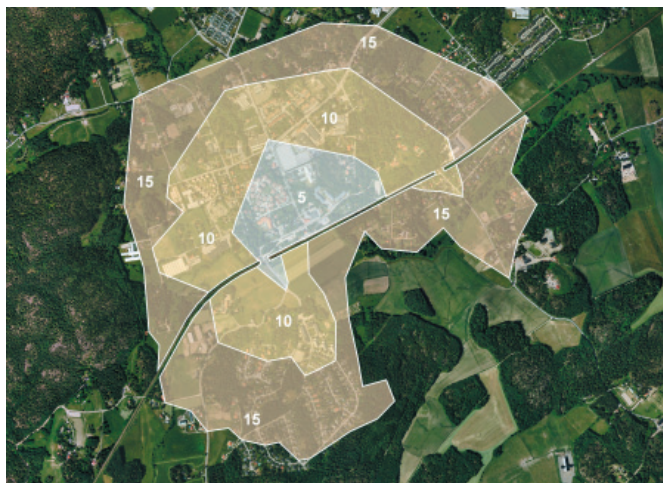
Förslag till typsektion 3
Lokalgator

Gång- och cykeltrafikanter

Det planerade huvudgång- och cykelvägnätet kopplas samman med Tungelsta samhälle norr om Nynäsbanan planskilt vid den nya bron över järnvägen och en föreslagen gång- och cykeltunnel under järnvägen vid Tungelsta station. Med den föreslagna gång- och cykeltunneln får större delen av de boende i den planerade bebyggelsen mindre än 10 minuters gångtid till och från Tungelsta station. Vid stationen bör även cykelparkeringar ställas i ordning.

Gång- och cykeltunneln kommer även att ha en viktig funktion för den planerade skolan som får ett upptagningsområde både norr och söder om järnvägen.

Längs med Rocklösaån föreslås ett grönstråk med promenadmöjligheter främst för rekreatiösa ändamål. En gångväg iordningsställs för en bra tillgänglighet till den planerade golfbanan.



Gångavstånd i minuter till järnvägen i dagens Tungelsta

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Vatten och avlopp behöver byggas ut i samtliga utbyggnadsetapper. Eventuellt kan nya pumpstationer behöva byggas.

De allmänna ledningarna kan behöva flyttas och förläggas i de nya gatorna.

Dagvatten

Den tillkommande exploateringen medför att det blir nya flöden till Rocklösaån. En damm för fördröjning av flödena föreslås därför i ån vid järnvägsstationen. Dagvattenhanteringen behöver studeras vidare i kommande detaljplaner.

El, tele mm

Den befintliga kraftledningen behöver markförläggas.



Gångavstånd i minuter till järnvägen med föreslagen exploatering

Etappindelningar

Den föreslagna exploateringen är tänkt att kunna genomföras på lång sikt och får därför ses som ett förslag till möjlig utbyggnad av Tungelsta.

Etapp 1, Stavsvägens utbyggnad

I och med järnvägsutbyggnaden stängs Stavsvägens nuvarande övergång med järnvägen och en ny bro byggs vid Hammarbergsvägen. Det gör det nödvändigt att öppna den "Nya Stavsvägen" i en första etapp. Detaljplanearbetet för detta påbörjas under hösten 2008. Planarbetet beräknas vara avslutat till hösten 2009. Utbyggnaden av vägen beräknas kunna påbörjas i samband med att bygget med järnvägsbron påbörjas. Bostadsutbyggnad kan påbörjas när intresse från markägarna finns.

Etapp 2, Söderbyvägen kopplas samman med "Nya Stavsvägen"

När järnvägsutbyggnaden fortsätter söderut mot Nynäshamn kommer även Söderbyvägens järnvägsövergång att stängas av. När detta sker behöver Söderbyvägen kopplas samman med "nya Stavsvägen". För detta behövs en ny detaljplan och det kan även vara lämpligt att i sammanhanget även planera för nya bostäder med koppling till detta.

Området vid Bäckvägen planeras för förtätning

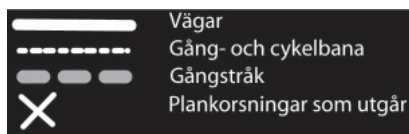
Bebyggelsen vid Bäckvägen saknar för närvarande vatten och avlopp. Ett detaljplanearbe för dessa bostäder kan påbörjas när förutsättningarna för Bäckvägens anslutning till "Nya Stavsvägen" är klarlagda.



Vägutbyggnadsetapp 1



Vägutbyggnadsetapp 2



Behovsbedömningen

I enlighet med bestämmelserna i Plan- och bygglagen, Miljöbalken och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) ska planer och program som kan antas leda till en betydande miljöpåverkan miljöbedömas. Enligt PBL 5:18 ska behovet av miljöbedömning för detaljplan utredas i det enskilda fallet genom en så kallad behovsbedömning.

Behovsbedömningen har en övergripande karaktär och syftar till att upptäcka eventuella konflikter och risker mellan exploateringsplanerna och miljö, hälsa eller hushållning med naturresurser. Identifierade konflikter eller risker i programmet kan medföra att en eller flera av de kommande detaljplanerna kan bli föremål för miljöbedömning.

Denna behovsbedömning syftar till att ge riktlinjer inför det eventuella behovet av miljöbedömningar för kommande detaljplaner inom programområdet.

Som stöd för behovsbedömningen har en checklista (bilaga 1) baserad på förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4 använts. Checklistan utgör arbetsunderlag och används även för att avgränsa vilka typer av miljöpåverkan som behöver beskrivas. Om betydande miljöpåverkan kan konstateras ska en miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 göras. Om inte beskrivs miljökonsekvenserna i sedvanlig ordning i planbeskrivningen. Bedömningarna är preliminära. Ny kunskap som tillförs planarbetet kan innebära att bedömningarna i denna checklista måste omvärderas.

Motiverat ställningstagande

Med utgångspunkt från planprogrammet och checklistan görs bedömningen att ett genomförande av planprogrammet kan antas medföra betydande påverkan på miljö, hälsa eller hushållning med mark, vatten och andra resurser enligt 5:18 PBL.

Denna bedömning är inte definitiv utan ska främst ge vägledning inför kommunens behovsbedömning i detaljplaneskedet.

Avgränsning

Vissa aspekter behöver en generell analys för hela programområdet medan andra aspekter endast berör specifika verksamheter eller detaljplaner.

Följande aspekter bedöms vara relevanta för i stort sett hela programområdet:

- Landskapsbild (landskapsbilden ändras betydligt om området bebyggs)
- Fornlämningar (kan finnas okända fornlämningar i området)
- Areella näringar (förutsättningar och konsekvenser för jordbruksmarken)

För detaljplan för trafikinfrastrukturen (framförallt Stavsvägens nya sträckning) bedöms följande aspekt som särskilt viktig:

- Farligt gods (Stavsvägen kan eventuellt komma att bli sekundär transportled för farligt gods)

För detaljplan för området direkt öster om järnvägen bedöms följande aspekter som särskilt viktiga:

- Buller och vibrationer (från järnvägen)

- Farligt gods (kommer i framtiden troligen att transporteras på järnvägen)

För detaljplan i anslutning till Rocklösaån bedöms följande aspekt som särskilt viktig:

- Hydrologi/risk (översvänningsrisk Rocklösaån)

Rocklösaån omfattas av strandskydd varför strandskyddsdispens måste sökas från Länsstyrelsen.

För detaljplan i anslutning till hästgården längs Söderbyvägen bedöms följande aspekt som särskilt viktig:

- Luft, allergi