



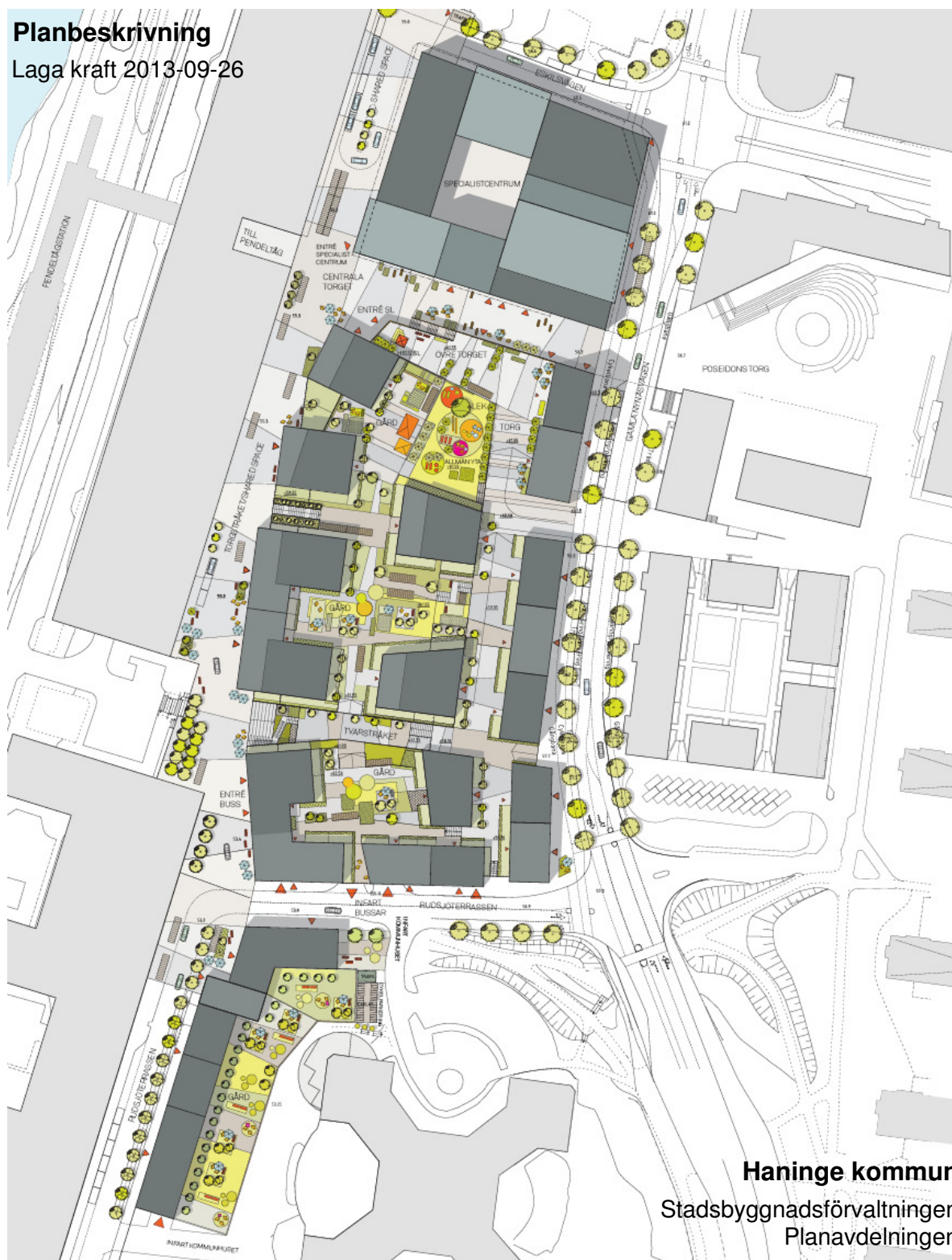
Detaljplan för

HANINGETERRASSEN

del av Söderbymalm 3:466

Planbeskrivning

Laga kraft 2013-09-26



INLEDNING

Detaljplanens handlingar

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Illustrationsplan
- Gestaltungsprogram

Bakgrund

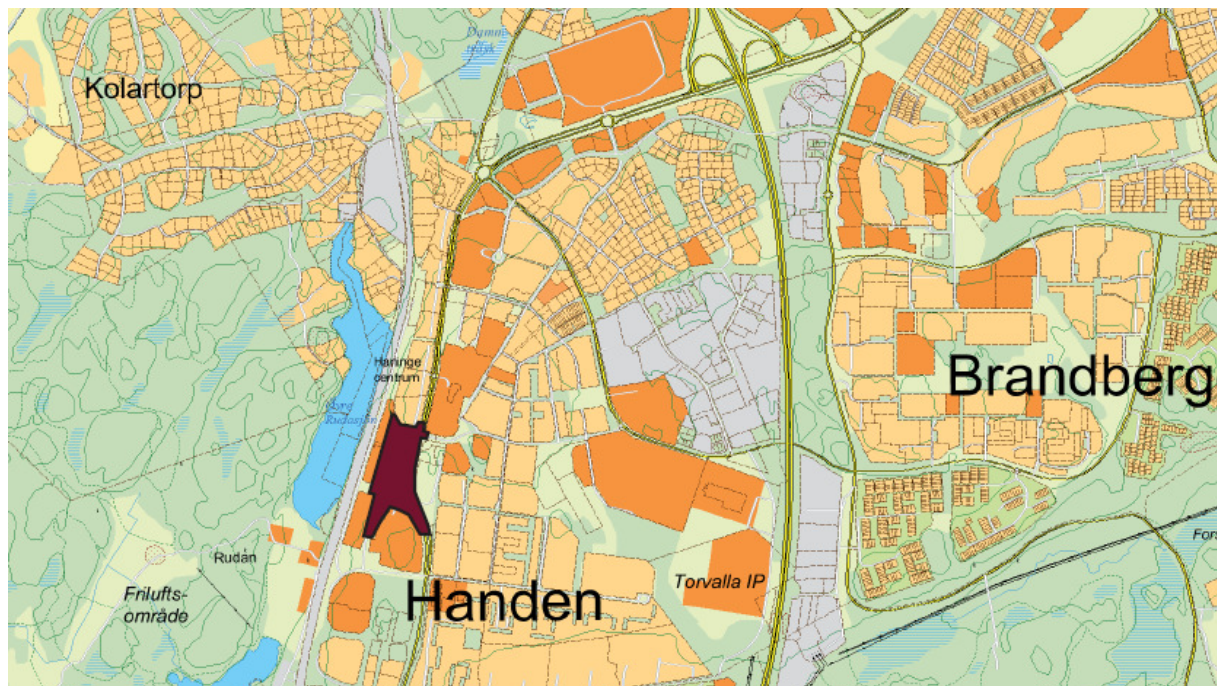
Kommunstyrelsen beslutade 2011-01-24 om en markreservation åt SveaNor Fastigheter AB för en möjlig utveckling av området för Handenterminalen. Efter att bolaget presenterat sin förstudie beslutade kommunstyrelsen 2011-12-13 om planuppdrag för området. Förslaget till detaljplanen har upprättats av Stadsbyggnadsförvaltningen på Haninge kommun.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att omvandla platsen för nuvarande Handenterminalen samt omkringliggande ytor till en attraktiv och blandad stadsmiljö med bostäder butiker och verksamheter. En ny modern bussterminal ska byggas in och integreras i en stadsmässig kvartersstruktur. Ett specialistcentrum med vårdmottagningar och hälsoinriktade företag möjliggörs också. Platsens funktion som knutpunkt för kollektivtrafiken ska tas tillvara och den offentliga miljön ska präglas av liv och trygghet. Planförslaget möjliggör drygt 450 bostäder och omkring 47 000 kvm lokaler.

Läge och areal

Planområdet ligger strategiskt beläget i centrala Handen mellan pendeltågsstationen, Poseidons torg och Haninge centrum. Planområdet är ca 3,8 hektar.



Markägoförhållanden

Planområdet ägs av Haninge kommun.

Planprocessen

En detaljplan är ett juridiskt dokument som styr markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, t.ex. 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. Denna detaljplan tas fram med normalt planförfarande enligt PBL 2010:900.

Pilen nedan visar planprocessens olika skeden. För mer information om planprocessen se kommunens hemsida (www.haninge.se).



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDE

Översiktsplan

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2005-02-07, är planområdet utpekad som förändringsområde för bostäder m.m.

Utvecklingsprogram

Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge

Planområdet omfattas av utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan antaget av kommunfullmäktige i februari 2011. Utvecklingsprogrammet anger visioner och inriktningsmål för hur stadskärnan ska utvecklas.

Utvecklingsprogram för Campus Haninge

Haninge kommun antog i februari 2004 utvecklingsprogrammet Campus Haninge. Planområdet ligger inom utvecklingsområdet som syftar till att förtäta och utveckla en levande stadsmiljö med bostäder, kulturaktiviteter, högskola, arbetsplatser och handel.

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Inom större delen av planområdet gäller sedan tidigare stadsplan S122 fastställd 1985-04-23. Planen reglerar områdets markanvändning till kvartersmark för centrumändamål och bussterminal. För del av ytan mellan kontorsbyggnaderna Najaden och Handenterminalen gäller stadsplan S105 fastställd 1981-01-07. Det aktuella området har markanvändningen centrumbebyggelse men är också utpekad som u-område för ledningar.

Kommunala miljömål

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

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

Behovsbedömning - miljökonsekvenser

Detaljplanens konsekvenser för miljön bedöms vara begränsade. Stadsbyggnadsförvaltningen menar därför att detaljplanens genomförande inte innebär någon sådan betydande miljöpåverkan som avses i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§. En miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behöver därmed inte upprättas. Motiven för detta beskrivs i en separat upprättad behovsbedömning.

Riksintressen

Nynäsbanan som går strax väster om planområdet är av riksintresse för järnväg. Hanveden som är det större naturområde som tar vid efter järnvägen (där Rudan ingår) är av riksintresse för friluftslivet. Själva planområdet berörs inte av några riksintresseområden.

FÖRUTSÄTTNINGAR – beskrivning av området

Allmänt

Centrala Handen, till vilket aktuellt planområde hör, är beläget på en grusås med Övre och Nedre Rudasjön i väster och bostadsbebyggelse från främst 1950-60-talet i öster. Hela Haninges centrala stadsbyggd är utpekad som en av åtta regionala stadskärnor i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm (RUF 2010). Ambitionen med stadskärnorna är att de ska utvecklas till täta och blandade stadsmiljöer som kan komplettera Stockholms innerstad och bidra till den tillväxt som regionen eftersträvar.

Planområdet utgörs av Handenterminalen (bussterminalen) och omkringliggande ytor för trafik och parkering. Platsen är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken med 16 busslinjer och omstigningsmöjlighet mellan pendeltåg och buss.



Planområdet

Bebyggelse och stadsbild

Centrala Handen är idag glest bebyggt och präglas av varierande byggnadshöjder och arkitekturstilar. Många av de stadsmässiga kvaliteter som skulle kunna finnas på en så central plats saknas. Planområdet är centralt och strategiskt beläget mellan stationen och Haninge centrum men saknar bebyggelse. Stadsbilden ger ett splittrat intryck och präglas av bussterminalen och kringliggande parkeringsytor. Ett antal storskaliga byggnader sätter också sin prägel på närområdet.

Längs planområdets västra sida ligger tre långsträckta kontorsbyggnader som tar upp sluttningen ned mot järnvägen. Från norr är det Handenterminalens två kontorsbyggnader som även innehåller butikslokaler mot planområdet. I den södra delen ligger Najaden som innehåller kontor och hotell. Söder om planområdet finns nuvarande kommunhuset som tidigare varit kontorshus för Telia.

På andra sidan Nynäsvägen intill Poseidons torg, pågår färdigställandet av två nya stadskvarter med 195 lägenheter och flera butikslokaler. Vid torget finns också Haninge kulturhus invigt 2002, entrén till Haninge köpcentrum samt Poseidons 14-våningars bostadshus uppfört på 1980-talet. Öster om centrum vidtar en äldre och mer enhetlig lamellhusbebyggelse i 3-4 våningar. Poseidonhuset utgör, tillsammans med det före detta kommunhuset från tidigt 1970-tal två välkända landmärken för Haninge som kan ses på flera kilometers avstånd, t ex från Nynäsvägen (väg 73).

Service och arbetsplatser

Kommersiell service finns främst i Haninge inomhuscentrum ca 100 meter från planområdet. Intill Poseidons torg finns Haninges kulturhus med bibliotek och konsthall. Längs planområdets västra sida finns ett antal mindre butiker i Handenterminalens kontorsbyggnader. Ett stort antal kontorsarbetsplatser finns också i kontorsbyggnaden Najaden och det intilliggande kommunhuset.

Cirka 200 meter nordost om planområdet utmed Eskilsvägen finns förskolan Aspen. Närmaste skolor på grundskolenivå är Runstensskolan ca 450 meter norr om planområdet. Österut (500-700 meter) finns Söderbymalmskolan och Fredrika Bremergymnasierna. Där finns också Ekens Gård med verksamhet för 10-12 åringar på eftermiddagarna och för tonåringar på kvällar och helger. Nere vid Rudan ca 300 meter från planområdet finns ungdomshuset Lakeside med verksamhet för 16-25 åringar. Friskolor på grundskole- och gymnasienivå finns bl.a. i Handenterminalen. Strax söder om planområdet har KTH ett högskolecampus med utbildningar inom byggnads- och datateknik.

Kulturmiljö

Området innehåller inga kända fornlämningar eller byggnader av kulturhistorisk betydelse. Den nuvarande pendeltågsstationen, bussterminalen och Handenterminalens kontorsbyggnader tillkom under 1960- och 70-talet.

Natur och landskapsbild

Planområdet ligger på en höjd intill Rudanområdets vida naturmiljöer. Järnvägen bildar en skarp gräns mellan bebyggelsen i öster och friluftsområdena västerut. Rudanområdet består av Rudansjöarna samt skog och öppna ängsmarker. Här finns bad, fiskemöjligheter och motionsspår/skidspår. Längre västerut fortsätter Hanvedens milsvida skogar som är av riksintresse för det rörliga friluftslivet.

Själva planområdet domineras av bussterminalen och olika typer av trafikytor, marken är därför till övervägande del hårdgjord. Mindre planteringar med buskar, träd och gräsytor finns som avgränsningar mellan parkeringsplatser, gångstråk och vägar.

Geoteknik och grundvatten

Planområdet ligger på västra kanten av Stockholmsåsens södra delar som går genom centrala Handen. Jordarten inom området utgörs av sand och grusig jord. Avståndet till fast berg är omkring 1-10 meter längs områdets östra sida medan avståndet längs den västra sidan är ca 15-25 meter. Ingen förhöjd risk för radon är känd. Grundvattnet i Handen är en del av ett större grundvattenmagasin av intresse för reservvattenförsörjningen.

Vatten - miljö kvalitetsnorm

Planområdet avvattnas genom det kommunala dagvattennätet via Stationsvägen och vidare till fördröjningsdammen Dammträsk nordväst om Haninge centrum. Därifrån går vattnet via öppna diken ner till sjön Drevviken. Sjön har sedan december 2009 en fastställd miljö kvalitetsnorm som innebär att dess ekologiska status inte får försämrats utan tvärtom måste förbättras så att en god ekologisk status nås senast år 2021.

Gator och trafik

Biltrafik

Nynäsvägen som går genom centrala Handen ingår i planområdet och trafikeras idag av cirka 16 000 fordon per dygn längs aktuell sträcka. Andelen tung trafik är cirka 8 %. Gatan är inte primär- eller sekundärled för farligt gods, hastighetsbegränsningen är satt till 50 km/h. Gatan har en storskalig utformning och kommer att behöva byggas om i samband med projektet. Norr om planområdet genomfördes en upprustning för ett par år sedan med ambitionen att förbättra gatumiljön och bidra till ökad stadsmässighet.

Västerut från Nynäsvägen går Rudsjöterrassen som är tillfart till bl.a. kommunhuset, Najaden och den allmänna parkering som idag finns i området. Gatan går idag över kvartersmark och trafikeras uppskattningsvis av cirka 2000 fordon per dygn. En ombyggnad och mindre förskjutning söderut behövs till följd av projektet.

Gång- och cykelnät

Ett mycket frekventerat gångstråk går från pendeltågsuppgången under bussterminalen och Nynäsvägen till Poseidons torg. Även längs med Handenterminalen går det gångstråk. Längs med Nynäsvägen finns gångbanor på båda sidor, på den östra sidan saknas dock gångbana i den norra delen vid Poseidonbyggnaden och torget. Ett regionalt cykelstråk går längs vägens västra sida i söder korsar den en gång- och cykelbana som går längs Rudsjöterrassen. Här finns även en gång- och cykeltunnel under Nynäsvägen. Strax söder om planområdet finns en gång- och cykelbro som förbinder centrala Handen med Rudans friluftsområde och även ansluter till pendeltågsperrongen från söder.

Kollektivtrafik

Platsen är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och är uppbyggd kring dess funktioner.

Parkering

Inom planområdet finns stora ytor med markparkering samt även ett underjordiskt garage. Dessa kommer att försvinna vid ett genomförande av planen.

Hälsa och säkerhet

Förorenad mark

Planområdet innehåller inga kända markföroreningar.

Transporter med farligt gods

Transporter med farligt gods förekommer på Nynäsbanan strax väster om planområdet. Se vidare under planförslag. Nynäsvägen genom planområdet är inte klassad som primär eller sekundärled för farligt gods.

Trygghet

Planområdets karaktär med storskaliga parkeringsytor och en bussterminal som ligger avskilt från bostäder och kvällsöppna verksamheter leder till att platsen lätt uppfattas som otrygg. Kvällstid blir området relativt ödsligt och få människor har uppsikt över vad som sker på platsen.

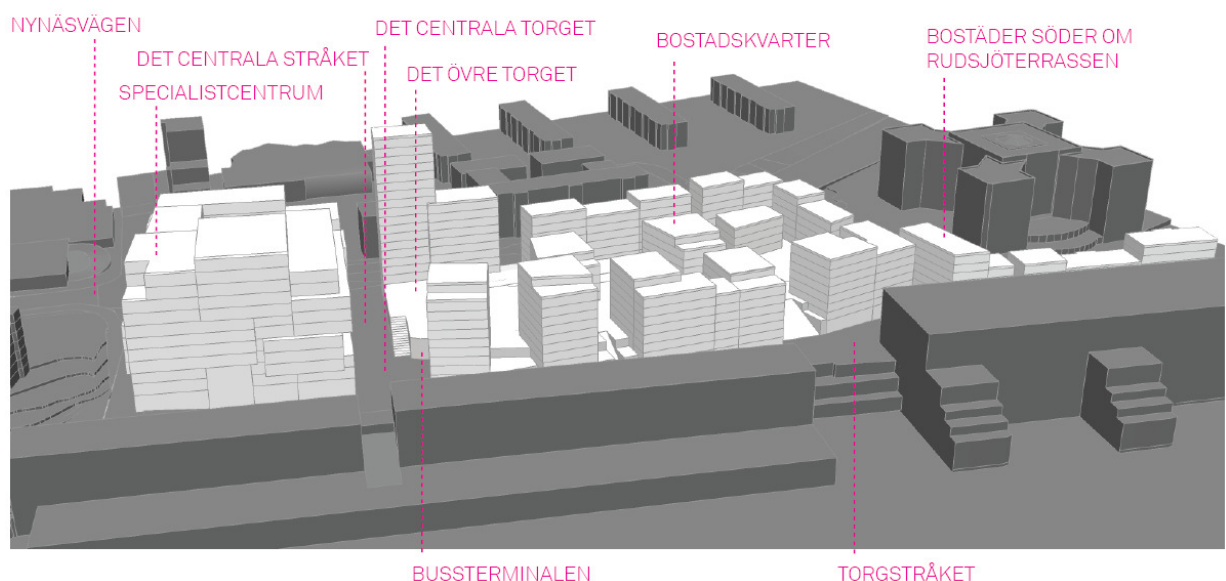
Teknisk försörjning

Huvudledningar för vatten och avlopp (dagvatten samt spillvatten) går under gångstråket mellan pendeltågsuppgången och Poseidons torg. Ledningar för vatten och avlopp går även norr om Rudsjöterrassen. I området finns även ledningar för el, telefoni, fjärrvärme och bredband.

FÖRÄNDRINGAR - planförslag

Allmänt

Målsättningen med planförslaget är att skapa förutsättningar för en stadsmässig miljö som läker ihop området mellan Haninge köpcentrum, Poseidons torg och pendeltågstationen. Området för nuvarande Handenterminalen ska omvandlas till ett centralt och levande stadsum. Målsättningen är att utnyttja det strategiska läget och skapa en trygg och trivsamt miljö som möter kollektivtrafikresenärer, boende och besökande.



I förslaget byggs en modern bussterminal med inomhusmiljö, liknande den vid Liljeholmens tunnelbanestation. Bussterminalen placeras på samma nivå som pendeltågsentrén och gångstråket

mot Poseidons torg, kulturhuset och Haninge centrum. Kring bytespunkten skapas lokaler för kommersiella aktörer och olika serviceverksamheter vilket gör terminalen till en tryggare plats. Lokalerna riktar sig även ut mot Handenterminalen och ger förutsättningar för ett levande stadsliv. Ovan bussterminalen byggs bostadskvarter med möjlighet till cirka 400 bostäder. På norra sidan av stråket mot Poseidons torg möjliggörs ett större verksamhetskvarter tänkt som specialistcentrum med olika vårdinrättningar och hälsoinriktade företag samt kommersiella lokaler och kontor.

Söder om bussterminalen, intill kommunhuset planeras ett kvarter med drygt 50 bostäder längs Rudsjöterrassen. Förslaget möjliggör också för cirka 47 500 kvm nya lokaler för verksamheter. Större delen av denna yta är tänkt för specialistcentrum (upp till 45 000 kvm) medan ca 2 500 kvm utgörs av handel (centrumverksamhet) i övriga delar av projektet. Det norra kvarteret som i första hand är tänkt för specialistcentrum möjliggörs även för bostäder, vilket skulle kunna ge ytterligare omkring 160 lägenheter.

Kvartersmark

Bostäder

Ovan bussterminalen läggs ett däck som bildar mark för ny bebyggelse. Däcket bebyggs med en kvartersstruktur bestående av flerbostadshus och tillhörande gårds- och torgmiljöer.

Bostadskvarteren täcker in bussterminalen med fasader som sträcker sig ned till marknivån runt omkring för att ge känslan av ett helt stadsrum. De föreslagna hustyperna har en varierad skala och bebyggelsen är uppdelad i olika volymer för att skapa en variationsrik och livfull stadsmiljö.

Kvarteren utmed Nynäsvägen placeras längs gatan utan förgårdsmark och gaturummet omgestaltas med kantstensparkering och trädtrader. Mot Handenterminalen får bostadsvolymer i nivå med stråket som både vänder sig utåt och in mot bussterminalens vänthall som ligger innanför. I norr avslutas kvarteren ovan däck med ett höghus som kommer utgöra ett nytt landmärke för Haninge och den regionala stadskärnan. Byggrätten i det nordvästra hörnet av bostadsdäcket möjliggörs även för vård och kontor för att kunna inrymma verksamheter med anknytning till specialistcentrumet. I området söder om de kvarter som byggs på och kring bussterminalen planeras även bostadsbebyggelse mellan Rudsjöterrassen och kommunhuset. Kvarteret placeras längs gata som förlänger Handenterminalens gångstråk mot söder och som knyter ihop området mellan kommunhuset och Najaden till en mer sammanhängande miljö. Sammantaget möjliggörs drygt 450 bostäder i dessa kvarter. Byggrätten för en del av bostadshusen är reglerad med största byggnadsarea för att begränsa byggnadens utbredning ovan bostadsdäcket. Bestämmelsen avser inte att reglera byggrätten för verksamheter under däck.

Det norra kvarteret som i första hand är tänkt för verksamheter, främst specialistcentrum möjliggörs också för bostäder. Syftet med detta är att detaljplanen ska medge en alternativ användning ifall specialistcentrumet inte kan förverkligas. Byggrätten i kvarteret regleras av två alternativa exploateringsstär. Eftersom det med bostadsändamålet ställs andra krav på utformning för att kunna uppnå en god boendemiljö, bl.a. tillgång till lämplig yta för utevistelse, ska det lägre exploateringsstalet användas om platsen helt eller delvis används för bostäder. Omkring 160 bostäder skulle kunna tillskapas. Sammantaget skulle det då bli drygt 600 nya lägenheter i området. Lokaler för handel eller andra publika verksamheter ska finnas mot torget och längs stråket mot Poseidons torg oavsett om det blir bostäder eller inte. I kvarteret tillåts även kontor och centrumrelaterad verksamhet.

Verksamheter – handel och service

Specialistcentrum

I den norra delen av planområdet, intill stråket mot Poseidons torg, skapas byggrätt för ett Hälsohus/Specialistcentrum med vårdmottagningar och hälsoinriktade verksamheter. Specialistcentrum är en del av en planerad utveckling av vården i Stockholms län och finns med som förslag i landstingets framtidsplan för hälso- och sjukvården från 2011. Ambitionen är att möta behovet av fler vårdplatser genom att flytta en del av den specialiserade vården från akutsjukhusen så att den hamnar närmare patienterna. Det kan handla om allt från öron-näsa-hals och invärtesmedicin till psykiatri och rehabilitering. Specialistcentrum är tänkt att innehålla olika kliniker i första hand med dagvård men även heldygnsvård kan förekomma. Klinikerna kan vara såväl privata som landstingsdrivna. Möjlighet finns också att samla vårdcentral, närakut och hälsomottagningar under samma tak som kliniker för mer specialiserad vård.

Specialistcentrumet är även tänkt att kunna innehålla verksamheter som utbildning, forskning och företagande inom vårdområdet. Detaljplanen medger att byggnaden även kan inrymma kontor, utbildning, bostäder och centrumrelaterade verksamheter. Specialistcentrumet är tänkt att nås från torget framför pendeltågentrén samt från Nynäsvägen.

Butikslokaler och annan verksamhet

För att möjliggöra för ett bra serviceutbud och en levande stadsmiljö med aktivitet en stor del av dygnet erbjuder planen generösa utrymmen för handel och service. Planen ställer krav centrumverksamhet i bottenplan längs bussterminalens vänthall samt mot det nedre torget och stråket mot Poseidons torg. Med centrumverksamhet avses i detta fall publika verksamheter som bidrar till ett levande stadsliv exempelvis restauranger, caféer och gym. Mot Nynäsvägen och det övre torget ställs krav på lokaler i bottenplan på höghuset och specialistcentrum. Det ska även finnas ytterligare lokaler för publik verksamhet mot Nynäsvägen och Rudsjöterrassen/torgstråket i område med användning BC₂. Bestämmelsen finns på tre platser vilket därmed avses ge minst tre publika lokaler. Vidare möjliggörs ytterligare verksamhetsetableringar eftersom centrumverksamhet tillåts i bottenplan på all planerad bebyggelse inom området.

Kvarterstrukturen gynnar framförallt lite mindre och normalstora butikslokaler, men planen är även tänkt att inrymma en dagligvarubutik på ca 1000 kvm. Möjligheten att i vissa lägen nyttja flera våningsplan eller gå djupare in i kvarteret ger förutsättningar för alternativa butikslösningar. I specialistcentrets bottenvåning möjliggörs det för en biograf med flera salonger. Planen möjliggör även för en restaurang eller annan publik centrumverksamhet högst upp i punkthuset, från vilket man får utsikt över hela södra Stockholmsområdet och skärgården, från Globen till Utö.

Förskola och skola

Minst en ny förskola behöver tillskapas för att ta hand om det utökade behov av förskoleplatser som väntas uppstå till följd av exploateringen. Det saknas idag utrymme på befintliga och planerade förskolor i Handen för att ta hand om tillkommande antal barn. Avgörande för placering av förskolan är att tillgång till lämplig yta för utomhusvistelse säkras på anslutande gård. Viktigt är också



Möjlig placering av förskola

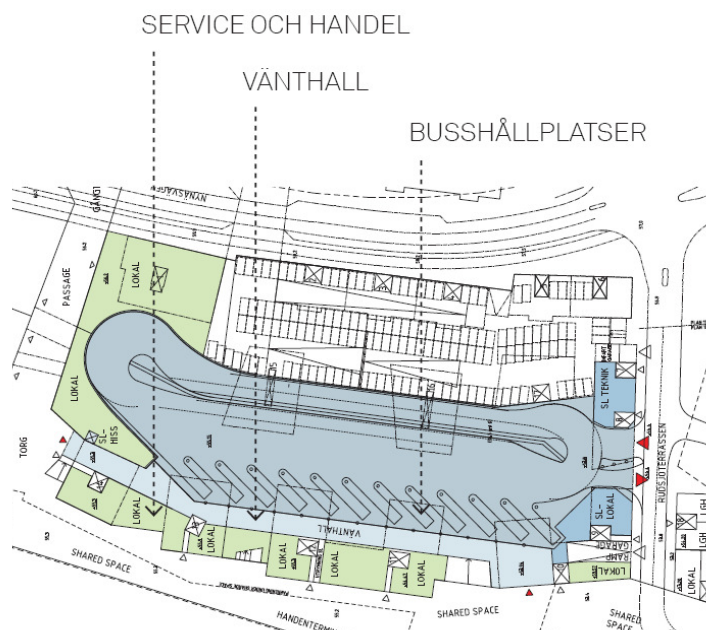
möjligheten till en säker och tillgänglig entrésituation samt lokaler med goda ljus- och ljudförhållanden.

Den plats inom planen som utifrån detta bedömts som mest lämplig är det nordvästra hörnet av kvarteret ovan bussterminalen där en tydligt avgränsad gård kan skapas samtidigt lekplatsen på torget kan utnyttjas som kompletterande utemiljö. Även det södra kvarteret intill kommunhuset bedöms vara en möjlig placering. En förskola bör av samma skäl inte placeras längs Nynäsvägen eller i kvarteret precis norr om Rudsjöterrassen. De nya elever som kan förväntas till Handens grundskolor bedöms kunna hanteras inom befintliga enheter.

Bussterminalen

En viktig del av planförslaget är att skapa en bättre och tryggare bussterminal med inomhusmiljö. Terminalen placeras enligt förslaget en våning ned i förhållande till nuvarande terminal och kommer att få sin huvudentré mot torget framför nedgången till pendeltåget, vilket skapar goda omstigningsmöjligheter mellan trafikslagen. Bussarna kommer att angöra via Rudsjöterrassen in i en dockningsterminal som har separat vänthall för resenärerna. Intill vänthallen placeras butikslokaler som binder samman resandefunktionen med den yttre torgmiljön.

Dockningsterminalen kan innehålla upp till 12 hållplatslägen. Både påstigning och avstigning är tänkt att ske vid hållplatserna i dockningsterminalen.



Gestaltning - kvartersmark

Till planen hörande illustrationsplan och gestaltungsprogram redovisar markens tänkta utformning: karaktär, disposition och kvalitet. Samma kvalitet eftersträvas såväl på kvartersmark som på gatemark och torgyta. Ett medvetet, välgestaltat och varierat uttryckssätt eftersträvas beträffande hårdgjorda ytor och planteringar. En tydligt stadsmässig karaktär eftersträvas mot gator och torg vilket bland annat förutsätter att fasader placeras i liv med gata utan förgårdsmark. Uppglasade lokaler, markerade bostadsentréer samt sockelvåning i avvikande material ska bidra till att de allmänna platserna upplevs som offentliga. Den tänkta gestaltningen med bostadsfasader som fortsätter ned till marken vid omkringliggande gator, och i vissa fall övergår i lokalfasader (i huvudsak längs med Handenterminalen), bidrar till att skapa en sammanhållen stadsmiljö istället för avskilda bostäder ovanpå en överdäckning.

Specialistcentrumet blir en profilbyggnad med ett publikt innehåll som kommer att markera platsens betydelse i den framtida regionala stadskärnan. Ambitionen är därför att gestaltningen av byggnaden ska hålla en mycket hög nivå. En viktig utgångspunkt är att byggnadens stora volym ska vara uppbruten för att minska känslan av storskalighet. Olika koncept för hur fasaden kan delas upp redovisas i gestaltungsprogrammet.

En detaljerad beskrivning samt riktlinjer för hur bebyggelse, bostadsgårdar och allmän plats ska gestaltas finns i tillhörande gestaltungsprogram. En hänvisning till programmet finns också som

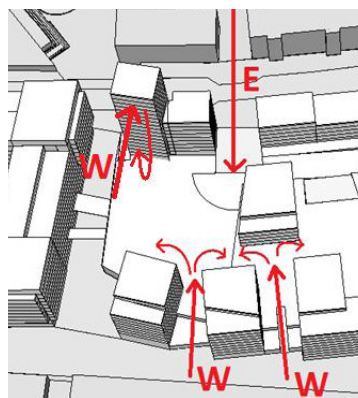
planbestämmelse för att förtydliga detta. I programmet presenteras riktlinjerna som inledande punkter i respektive avsnitt. Dessa förklaras och motiveras därefter genom texter och bilder.

Byggnadshöjd

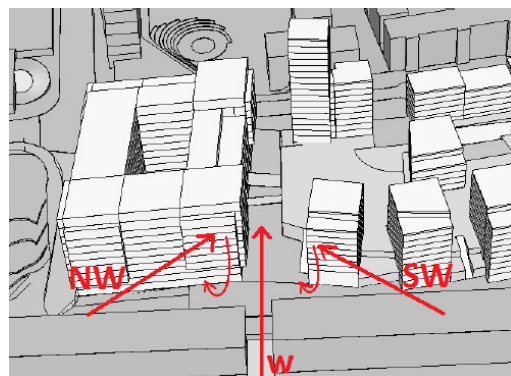
Den byggnadshöjd som detaljplanen medger för bostadshusen mot Nynäsvägen är 7 våningar ovan gata samt ett punkthus med upp till 17 våningar. Sett från gångstråket på den nedre nivån blir punkthuset 18 våningar med en hög bottenvåning. Mot Handenterminalen tillåts 8-10 våningar ovan gata, vilket innebär 6-8 våningar ovan däckets nivå. Den översta våningen ska utföras indragen från fasad för att minska den upplevda höjden från marknivån. Bebyggelsen längs Rudsjöterrassen tillåts uppföras i 6-8 våningar och de tre punkthusen på bostadsdäcket blir som mest 6 våningar ovan däckets nivå. Det norra kvarteret, avsett för specialistcentrum, får bebyggas med upp till 12 våningar ovan Handenterminalen vilket innebär 10 våningar ovan Nynäsvägen. Inom byggnaden ska höjden variera motsvarande minst två våningsplan räknat nedåt från översta våningen. Det högsta tillåtna antalet våningar får utnyttjas för högst halva byggnaden. Avsikten är att skapa variation åt den stora volymen. Detaljplanens reglering av antalet våningar räknas från den anslutande gatans/torgets lägsta nivå. Våningstalet för de tre punkthusen placerade inne på bostadsgårdarna räknas från det anslutande däckets lägsta nivå. Om mindre än hälften av byggrätten i det norra kvarteret utnyttjas för vård eller verksamheter kopplade till vård och hälsa, det vill säga det som är specialistcentrumets tänkta inriktning begränsas det högsta antalet våningar till tio.

Vind

Planområdet ligger högt beläget i västra kanten av den grusås som centrala Handen utgörs av. Platsen har därför bedömts vara relativt oskyddad från västliga vindar vilket är den dominerande vindriktningen i området. Generellt bedöms situationen bli något bättre när dagens väldigt öppna plats, med fritt spelrum för hårda vindar,



bebyggs. En vindutredning har tagits fram för att belysa risken för turbulens i olika delar av projektet. De risker som finns är bland annat att de högre byggnaderna kanalisera ner vindar till marknivån vilket kan motverkas genom att skärmtak, balkonger eller brott i fasaden bryter kanaliseringen. Platser som pekas ut är bl.a. kring det övre och nedre torget. Byggnadernas utformning ska i den mån det är möjligt anpassas för att undvika hårda vindar nere på marknivån. Vindutredningen utgör ett underlag inför detaljutformning av bebyggelsen i bygglovskedet. De skärmtak



eller andra åtgärder som vidtas ska ske som en medveten del av respektive byggnads övriga gestaltning. I samband med bygglovsansökan kan krav ställas på närmare redogörelse av vilka åtgärder som är tänkta att vidtas för att undvika turbulens och kanalisering av vindar ned till marknivån.

Bostadsgårdar och angöring

Bostadsgårdarna kommer få stor betydelse i den tätbebyggda miljö som planeras. Ett medvetet, välgestaltat och varierat uttryckssätt eftersträvas. Angöringspunkter och nivåskillnader är väsentliga för helhetsintrycket och ska gestaltas med omsorg. Bostadsgårdar uppe på betongdäck som blir fallet i större delen av området ställer höga krav på planering och genomförande för att fungera som attraktiva vistelsezoner under lång tid. Minst 30 % av respektive kvarters bostadsgård

ska utgöras av grönytor. Detta gäller med undantag av den körbara delen närmast Nynäsvägen. Grönyterna kan utgöras av gräs, perennplanteringar, buskar och träd men minst 10 % av respektive bostadsgård ska ha planteringsbäddar för buskar och mindre träd vilket innebär ett jorddjup på 40-80 cm. Minst en planteringsbädd på respektive bostadsgård ska också dimensioneras för större träd. Detta innefattar ett jorddjup som bör vara över en meter men kan också utformas med skelettjord och bevattning vilket kräver en mindre jordvolym. Bjälklaget som bostadsgårdarna vilar på klarar olika laster i olika delar varför stor omsorg måste ägnas åt disposition och placering av djupare planteringsbäddar. Eftersom bussterminalen inte sträcker sig under hela kvarteret kommer det i vissa delar också finnas möjlighet till planteringskärl nedsänkta i bjälklaget. Möjligheten för detta får studeras inför genomförandeskedet.

På gångytor väljs i första hand plattor. Välgestaltade cykelförråd och anordningar för lek och rekreation bidrar till trivsamma uterum och en varierad gårdsmiljö. Bostäder i markplan får privata terrasser/uteplatser och i övriga fall kan planterad förgårdsmark ge insynsskydd.

Bostadsdäcket kommer att få nivåskillnader till följd av bussterminalens utbredning, vilket skapar variation och bidrar till en småskalig och ostörd boendemiljö. Dessa höjdskillnader förbinds och tas omhand med trappor och ramper och bidrar samtidigt till att i viss mån avgränsa den för kvarteret egna gårdsmiljön. Det ska kännas inbjudande att röra sig mellan de olika nivåerna och angoringspunkterna till däckets övre nivåer gestaltas för att bygga bort känslan av däcket som barriär. Tydliga och välgestaltade avgränsningar bestående av murar, smidesräcken eller planteringar ska uppföras vid övergångarna mellan bostadsgårdar och allmän plats.

Växthus som bostadskomplement

Ett projekt som fått ekonomiskt stöd från Delegationen för hållbara städer ska utreda förutsättningarna för nya växthussystem som bostadskomplement. Syftet är bland annat att öka möjligheten till självhushållningen av grönsaker, rotsaker, frukt, bär och fisk i svenskt klimat. Växthusen ska också kunna fungera som bostadsnära rekreationsmiljö. Projektet som drivs av Centrum för hälsa och byggande på KTH i Haninge ska utveckla ett antal varianter och storlekar av kretsloppsanpassade växthus och målsättningen är att pröva något av dessa inom Haningeterrassen. Detaljplanen medger därför att växthus uppförs på tak samt som en integrerad del av byggnad, exempelvis balkong, burspråk eller större fasadparti. De ska kunna fungera som del av en enskild lägenhet eller som gemensam anläggning för ett eller flera bostadshus. Gestaltningen av växthusen får stor betydelse, speciellt om de placeras i ett exponerat läge.

Placering på gård, fritt eller sammanbyggt med bostadshus, tillåts också men i första hand för mindre växthus upp till omkring 40-50 kvm. Större växthus än så kan accepteras men ska då vara till för alla boende och fungera som komplement till bostadsgårdens utomhusmiljö. Avgörande för storleken vid placering på gård är att tillräcklig friyta samtidigt säkras.

Allmän plats

Gångstråk och torg

Centrala torget

Framför entrén till pendeltåget skapas ett nytt centralt torg som blir en viktig bytes- och mötespunkt. Här kommer alla resenärer att passera som byter mellan buss och pendeltåg samtidigt som det planerade specialistcentrumet får sin huvudentré mot torget. Torgytan kommer istället för dagens tunnel att fortsätta som ett öppet stråk mot Poseidons torg med lokaler för butiker, caféer och verksamheter på sidorna. Platsen har goda förutsättningar att få ett myllrande stadsliv fullt av aktivitet.

Övre torget

På den södra sidan av stråket snett ovanför den nedre torgnivån skapas ett torg uppe på bostadsdäcket. Det övre torget får en lugnare karaktär och kommer att ha goda solförhållanden vilket ger förutsättningar för uteserveringar och annan utevistelse. Torgytan ska utformas för att gynna lek och rekreation eventuellt kopplat till specialistcentrumets hälsotema. En direktförbindelse/bro får uppföras över till specialistcentret. På torget tillåts en mindre cafébyggnad/kiosk med uteservering. De båda torgen binds samman av en trappa samt den hiss som är tänkt att placeras inne i bussterminalen.

Torgstråket

Gaturummet mellan Handenterminalens befintliga kontorshus och den nya bebyggelsen utformas som ett integrerat torgstråk "shared-space" där viss trafik tillåts men i låga hastigheter och på fotgängares och cyklisters villkor. Torgstråket blir en fortsättning av det centrala torget och får en sammanhängande markyta utan nivåskillnader men med varierad markbeläggning och planteringar. Stråket sträcker sig från den anslutningspunkt för avlämning och hämtning som skapas strax norr om pendeltågsentrén och söderut till Najaden och hotell Winn. En del av Rudsjöterrassens gaturum utformas därmed på samma sätt för att markera att gångstråket fortsätter vidare söderut. Stråket gestaltas som en sammanhållen torgyta men med varierade platser och gaturum utifrån bostadskvarterens vinklar och placering. I bostadskvarterens bottenvåning inryms handel och annan centrumverksamhet för att uppnå en trygg och levande stadsmiljö.

Gestaltning - allmän plats

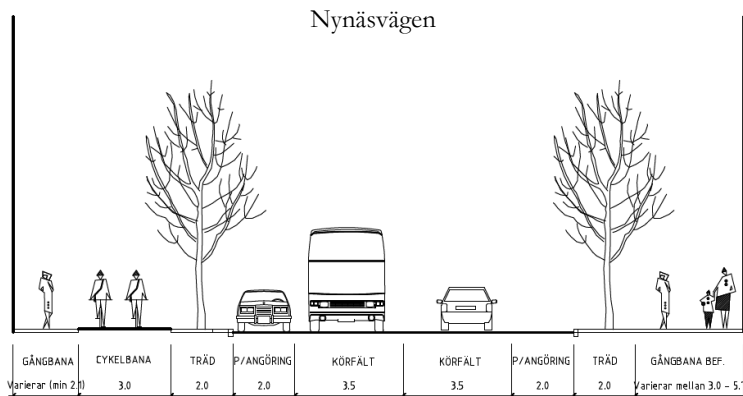
Stor omsorg ska läggas på utformning av områdets offentliga miljöer som kommer bli bland de mest besökta i Haninge. Områdets gator, torg och gångstråk ska gestaltas för att vara trygga och välkomnande. Utgångspunkten för gestaltningen är ett tydligt stadsmässigt uttryck. De hårdgjorda ytorna kommer dominera på grund av områdets täthet och centralitet. En sammanhållen karaktär för hela den offentliga miljön ska eftersträvas. Markbeläggning belysning och annan utrustning ska väljas för att skapa en enhetlig stadsmiljö med tydlig identitet. Inom ramen för den karaktär som eftersträvas ska samtidigt ett varierat uttryck för bland annat markbeläggning skapas. Konstnärlig utsmyckning föreslås användas för att ge identitet till området.

Eftersom många av gatu- och torgmiljöerna kommer bli intensivt nyttjade, med många fotgängare på begränsad yta, ställs extra höga krav på gestaltningen. Bland annat krävs stor omsorg om vardagsmiljöns detaljer, hållbara material som tål platsens intensitet, samt en medveten och genomarbetad höjdsättning. Material som åldras med värdighet ska väljas. Höjdsättningen, hur nivåskillnader - även små hanteras ska ges extra uppmärksamhet.

Det centrala torget och stråken som utgår därifrån blir en slags entréplats för alla som kommer till Handen med buss eller pendeltåg vilket på något sätt bör manifesteras i gestaltningen. Torgytan och stråk ska genomgående utformas med varierad hårdgjord markbeläggning samt inslag av planteringar med träd och gröna ytor. Torgstråket ska stenläggas med plattor och gatsten.

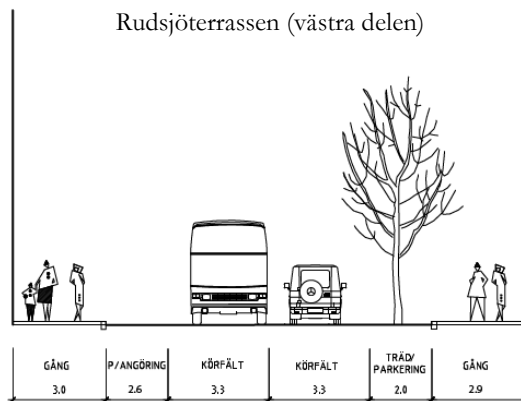
Det övre torget gestaltas för att fungera som komplement till de mer intensiva offentliga miljöer som området i första hand består av. Torget är tänkt att få en hårdgjord del som kan utnyttjas för bland annat uteservering. Samtidigt skapas utrymme för en mer planterad del med lekutrustning. Särskild omsorg ägnas åt nivåskapande anläggningar och entré/anslutningspunkter till torget och bostadsdäcket. Väggestaltade avgränsningar ska eftersträvas för att skapa naturliga övergångar mellan det övre torget och bostadsgården intill. Detta gäller också för det tvärgående allmänna gångstråk som går intill bostadsgårdarna genom kvarteret.

Nynäsvägen ska utformas som en trädplanterad esplanad i likhet med det koncept för ”fina gatan” som Nynäsvägen norr om planområdet utformats utifrån. Eftersom gaturummet blir smalare i denna del modifieras konceptet något. Minst två trädrader ska dock tillskapas. Träd placerade i hårdgjorda miljöer vilket dominerar inom planområdet ska planteras i skelettfjord i för att ges goda växtförutsättningar. Rudsjöterrassens nedre del planteras med trädrad på ena sidan. Gångbanor och yta för kantstensparkerings stenläggs med plattor eller gatsten.



Gröna inslag i stadsmiljön ska utnyttjas för områdets dagvattenhantering. Placering av träd ska bland annat ske för att förbättra mikroklimatet, ge solskydd för barn och äldre och där det behövs bryta upp hårda vindar på platser som pekats ut i vindutredningen. Träd fungerar i viss utsträckning som partikelfilter och främjare av god ljudmiljö.

Till planen hörande illustrationsplan och gestaltungsprogram redovisar vidare markens tänkta utformning.



Trafik och parkering

Cykel

Det regionala cykelstråk som går längs västra sidan av Nynäsvägen förläggs som en dubbelriktad 3-meters cykelbana ordentligt separerad från körbanan med bland annat en trädrad. Intill Rudsjöterrassens södra sida leds cykeltrafiken ned i området och kopplas samman med det planerade torgstråket. En stor andel av de cyklande till och från området förväntas ta vägen via Poseidons torg och stråket under Nynäsvägen. I norr blir det möjligt att cykla längs med Eskilsvägens förlängning, här planeras dock ingen separat cykelbana. Cykelparkering planeras på ett flertal platser i området och ska finnas intill alla viktiga målpunkter i området. Intill pendeltågsentrén möjliggörs för 80-120 cykelplatser.

Biltrafik

Genom planområdet passerar Nynäsvägen som är huvudgata och viktig för trafikföringen genom centrala Handen bl.a. som tillfart från motorvägen (väg 73) och Gudöbroleden. Sträckan förbi planområdet har idag en storskalig utformning och kommer att byggas om som ett led i genomförandet av detaljplanen. Gatan är tänkt att få en stadsmässig gestaltning med ett körfält i varje riktning, kantstensparkerings och trädrader. Hastighetsbegränsningen som idag är 50 km/h ska sänkas för att minska bullret och förbättra trafiksäkerheten. Detta regleras dock inte genom detaljplanen.

Nynäsvägen trafikeras idag av ca 16 000 fordon per dygn, varav 8 % tung trafik. Den trafikprognos som tagits fram för år 2030 visar att Nynäsvägen då kommer att ha nått sitt maxtak på omkring 19 000 fordon per dygn vilket är gatans ungefärliga kapacitet. Trafikökningen tar både hänsyn till den tillkommande bebyggelse som förväntas i centrala Handen samt till den generella trafikökning som förväntas i regionen. Nynäsvägens korsningar med Rudsjöterrassen och Eskilsvägen kommer också att byggas om och anpassas för de nya förutsättningar som detaljplanen medför.

Planområdets angöring sker till stor del via Rudsjöterrassen där tillfarter till bostadskvarterens parkeringsgarage samt till bussterminalen kommer att placeras. Intill Najaden förskjuts gatan något söderut och den öst-västliga delen får därmed en delvis annan sträckning jämfört med idag. Trafikmängden för Rudsjöterrassen uppskattas till 4 430 fordon per dygn varav 1 380 bussar efter genomfört projekt. Efter infart till bussterminal och parkeringsgarage beräknas trafikmängden till 1 300 fordon per dygn.

Eskilsvägen som idag tar slut vid korsningen med Nynäsvägen förlängs in i planområdet och blir tillfartsgata till specialistcentrummet och den avlämnings-/ upphämningsplats, som behövs för kollektivtrafikens behov. Via gatan sker också angöring till de befintliga verksamheter som finns i den norra delen av Handenterminalen. En vändzon för avlämningsplatsen skapas strax norr om det nya torget. Eskilsvägens förlängning in i planområdet bedöms trafikeras av omkring 1 500 fordon per dygn.

Från vändzonen och söderut längs med Handenterminalen skapas ett integrerat torgstråk som i huvudsak är tänkt att fungera som gågata men viss behörig biltrafik kommer behöva tillåtas som angöring till bostadsentréer samt för varutransporter till stråkets befintliga och tillkommande verksamheter. Trafiken på stråket ska ske på fotgängares och cyklisters villkor och är tänkt vara enkelriktad söderifrån. En del av Rudsjöterrassen är tänkt att utformas som en förlängning av torgstråket söderut. Uppe på bostadsdäcket kommer det skapas en liknande körbar del för angörning till de tre ovanpåliggande bostadshusens entréer. Tillfart till bostadsdäcket sker från Nynäsvägen.

Parkering

Detaljplanen medför att cirka 400 parkeringsplatser som kommunen äger byggs bort. Ungefär lika många platser tillkommer samtidigt under planerad bebyggelse. Dessa platser ska i första hand lösa tillkommande parkeringsbehov men kan även möjliggöra ett visst samutnyttjande. I planområdet och dess förlängning söderut samt längs Stationsvägen finns idag ca 1 500 parkeringsplatser uppdelat på olika anläggningar och ytparkeringar. Delar av dessa, omkring 300, utnyttjas i liten eller mycket liten omfattning medan andra är välutnyttjade. Högst nyttjandegrad är under normal arbetstid på vardagar medan bara några procent av det totala antalet platser används kvällar och helger. Sammantaget bedöms behovet av allmän parkering i området kunna tillgodoses genom ett mer effektivt utnyttjande av kvarvarande platser. Detta skulle t.ex. kunna främjas genom en högre och jämnare prissättning samt färre reserverade platser.

Parkeringsbehovet för planerade bostäder och verksamheter ska lösas genom parkering i garage under mark. Tre eller fyra parkeringsgarage planeras under bebyggelsen. Under specialistcentrum planeras parkering i minst 2 plan vilket skulle ge ca 250 platser. Inlastning för leveranser till byggnadens verksamheter och den större butikslokal som möjliggörs under höghuset ska också ske i garaget. Parkeringsytan tillåts också att sträcka sig ut under den intilliggande torgytan för att bland annat möjliggöra en sammankoppling med det västra garaget under bostadskvarteren.

Under bostadsdäcket planeras två garage. Det västra med 130 platser utnyttjar delar av ett befintligt garage och placeras på nivån under bussterminalen. Det östra, får helt utbyggt 140 platser och placeras bredvid bussterminalen mot Nynäsvägen. Båda får sin angöring från Rudsjöterrassen. Ett garage med 50-80 platser möjliggörs också under det södra kvarteret. Ett eller flera av garagen skulle kunna utökas med ytterligare ett plan för att t.ex. lösa parkeringsbehovet i någon av grannfastigheterna. Korttidsparkering för besökande till bland annat områdets butiker planeras som parkeringsfickor utmed Nynäsvägen, Rudsjöterrassen och Eskilsvägen, totalt 60-70 platser. Garaget under specialistcentrum är också tänkt att kunna användas för detta ändamål. Korttidsparkering för avlämning och hämtning till pendeln kommer att finnas väster om specialistcentrum.

Parkeringsnorm

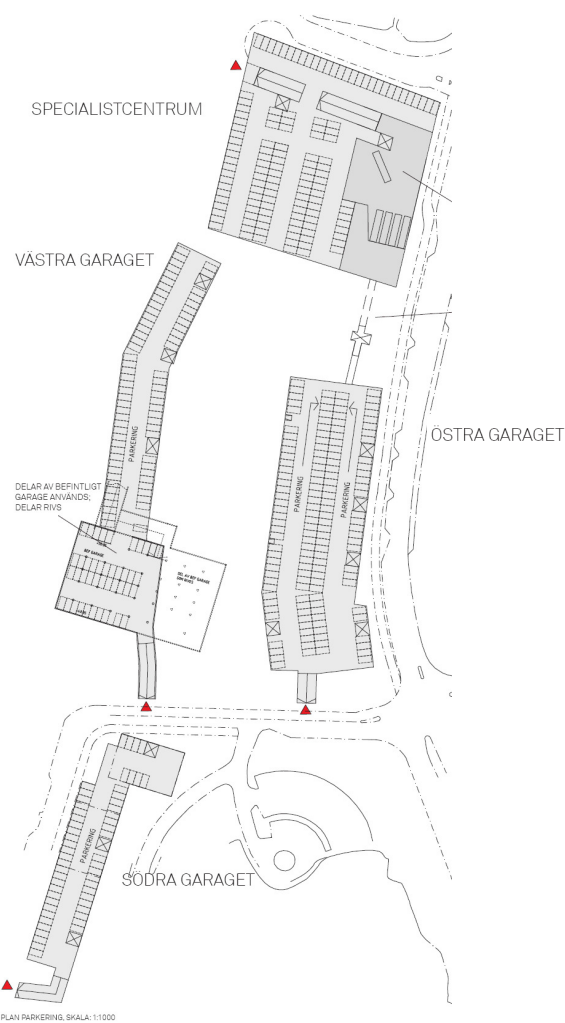
Utifrån en parkeringsutredning har specifika parkeringsnormer för projektet tagits fram. Bilplatsbehovet har bedömts vara lägre än i andra områden på grund av direkt närhet till både goda kollektivtrafikförbindelser och till ett mycket bra serviceutbud. För bostäder ska 0,5 platser/ lägenhet, inklusive gästparkering inrymmas i garagen. Normen ska även kunna tillämpas differentierat.

Parkeringsnorm bostäder - differentierad tillämpning		
1 ROK max 45 kvm	- 0,2	0,3
2 ROK max 60 kvm	- 0,1	0,4
3 ROK max 80 kvm	normen	0,5
4 ROK eller större	+ 0,1	0,6

För verksamheter ska en norm på 6 platser per 1 000 kvm bruttoarea (BTA) tillämpas. Normen ska tillämpas generellt för alla de olika typer av verksamheter som möjliggörs i det norra kvarteret samt för verksamheter i övriga kvarter. För mindre lokaler i bottenvåning; vilket planeras längs bussterminalens vänthall samt på några fler ställen området krävs ingen parkering. För lokaler över 300 kvm gäller normen 6/1000 kvm BTA.

Traditionell boendeparkering innebär oftast att de boende hyr specifika platser vilket leder till en ganska låg utnyttjandegrad. Det parkeringssystem som studerats för området innebär att boende i första hand hyr en ospecificerad plats någon stans i anläggningen vilket sammantaget kräver färre platser.

Ett system för mer omfattande samutnyttjande av garage för verksamheter, t.ex. under det nordligaste kvarteret, ska också kunna användas och påverka hur normen för boendeparkering tillämpas. Boende i området ska då ha rätt att utnyttja verksamheternas parkeringsplatser. Eftersom boende har störst parkeringsbehov kvällar, nätter och helger och verksamheterna främst dagtid blir det totala behovet av platser lägre. Graden av möjligt samutnyttjande beror på garagets storlek. Med 240 parkeringsplatser möjliga för samutnyttjande i garage under det norra verksamhetskvarteret får parkeringsnormen för planområdets bostäder räknas ned med 25%. Om norra kvarteret istället utnyttjas för bostäder eller om mängden verksamheter och därmed storleken på garaget blir väsentligt mindre kan dock inget samutnyttjande tillgodoräknas. För att



Möjliga parkeringsanläggningar

parkeringsplatser ska anses vara tillgängliga för samnyttjande ska det finnas reglerat att boende har rätt att utnyttja platserna.

Räkneexempel

	norm	antal	platser	platser med samutnyttjande	
Specialistcentrum	6/1 000 kvm BTA	40 000 kvm	240 st	240 st	0 %
Bostäder	0,5/lgh	450 lgh	225 st	169 st	25 %
Totalt			465 st		
Totalt med samutnyttjande				409 st	

Eftersom en lägre norm än vanligt föreslås för bilparkering kommer även en norm för minsta antal cykelplatser att tillämpas. Cykelplatser ska vara lättillgängliga och finnas på bostadsgårdar och i invändiga cykelförråd/garage. Minst 1,5 platser/lägenhet ska tillskapas. För verksamheter gäller normen 6/1000 kvm BTA. Vidare rekommenderas att andra åtgärder vidtas som minskar behovet av att ha egen bil. Bilpoolssystem kan göra att omkring 20 hushåll kan utnyttja samma fordon. Minst fem av de bästa platserna i garagen bör reserveras för detta ändamål. För bästa resultat bör ett bilpoolssystem finnas på plats redan när de första boende flyttar in.

Tillgänglighet inom planområdet

Tillgängligheten regleras av gällande lagstiftning. Allmänt gäller också kommunens handikappspolitiska program, daterat 2002-03-25.

Att hantera nivåskillnaden mellan pendeltågsentrén, Nynäsvägen och bussterminalens överdäckning på ett så bra och tillgängligt sätt som möjligt är en utmaning för projektet. Området kommer ofrånkomligen att innehålla en tydlig nivåskillnad mellan marknivån vid pendeltågsentrén och de högre belägna bostadsgårdarna/torgmiljön ovanpå bussterminalen. Höjdskillnaden blir som störst längs den västra sidan av överdäckningen och blir där omkring 6 meter. Den övre utomhusmiljön nås från väster via trappor samt med en hiss från bussterminalen till det övre torget. Från den östra sidan längs Nynäsvägen blir det endast en marginell höjdskillnad som tas upp av två svagt sluttande ramper. Angöringen för transporter till bostadsdäcket och det övre torget kommer därför ske med infart från Nynäsvägen.



Handenterminalen

Sektion genom bostadsdäck

Nynäsvägen

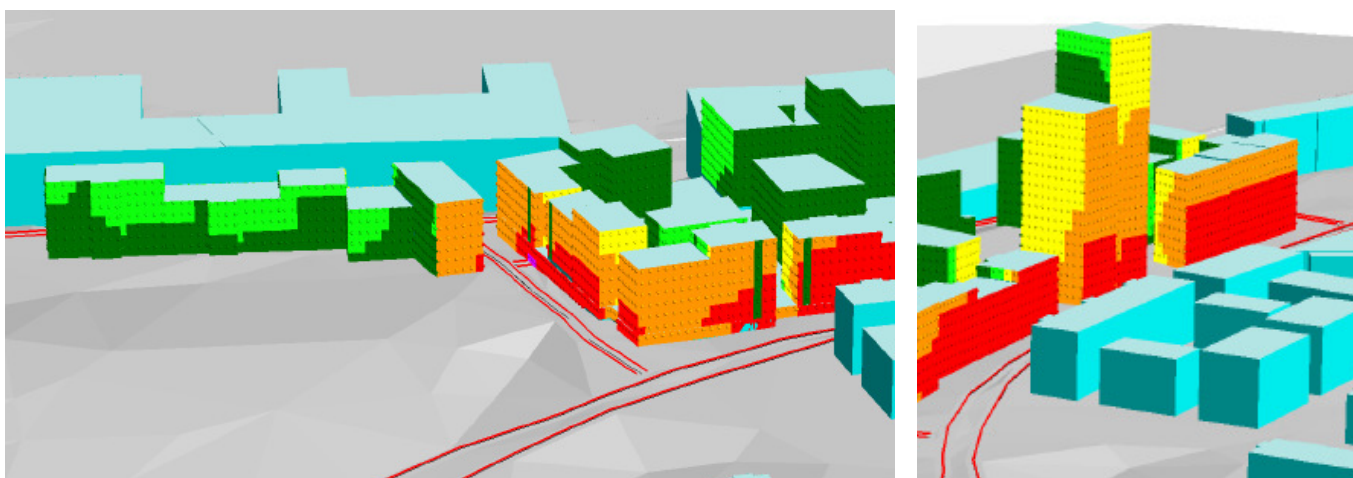
Samtliga bostadshus förutom de tre mindre punkthusen ovan däck får trapphusentréer mot kringliggande gator och nås därmed bekvämt med t.ex. färdtjänst. Punkthusen ovan däck angörs via den körbara yta som leder in i området från Nynäsvägen (intill höghuset) och vidare längs den östra sidan av gården till respektive bostadsentré. Bostadsparkering förläggs i garage under mark varvid angöring även sker från garageplanet via hissar. I och med att bussterminalen placeras på

samma nivå som nuvarande marknivå och entrén till pendeltåget förbättras tillgängligheten avsevärt och byten mellan buss och pendeltåg underlättas.

Hälsa och säkerhet

Buller

Under planarbetet har bullersituationen utretts i flera steg för att belysa hur föreslagen bebyggelse påverkas av trafiken på omgivande gator samt järnvägen. Resultatet visar att delar av planområdet är utsatt för höga bullernivåer från främst Nynäsvägen och delar av Rudsjöterrassen. I det trafikunderlag som tagits fram ingår en förväntad trafikökning fram till år 2030. Dagens hastighetsbegränsning (50 km/h) har studerats men även vad en sänkning till 30 alternativt 40 km/h skulle innebära. En sänkning av hastigheten med minst 10 km/h ger en tydlig påverkan på bullernivåerna men att sänka mer än så har bara en marginell ytterligare effekt.



Bullerkartor för väg- och tågtrafik. 2030 års trafikmängder för vägtrafiken och 40 km/h som hastighet. Fullständigt material finns i genomförda bullerstudier.



Bullerspridning 2 meter ovan mark

En sänkning till 40 km/h har valts som utgångspunkt för den fortsatta planeringen. För majoriteten av lägenheterna längs Nynäsvägen, Rudsjöterrassen och Eskilsvägen kommer avsteg från de nationella kvalitetsmålen för buller att behöva tillämpas. Med rätt placering av bebyggelsen och med en genomtänkt lägenhetsplanlösning kan dock målen för trafikbuller enligt avstegsfall B uppfyllas och bostäder med god ljudkvalitet skapas även i de bullerutsatta lägena. För avstegsfall B gäller att minst hälften av alla boningsrum i respektive lägenhet uppfyller kravet om högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utanför fasad.

**Ekvivalentnivå
från vägtrafik och
tågtrafik**
dB(A), inkl fasadreflex

70 <		
65 <		<= 70
60 <		<= 65
55 <		<= 60
50 <		<= 55
		<= 50

Lägenheter placerade i hörnlägen med buller från flera håll kommer i vissa fall behöva tekniska

åtgärder som t.ex. skärmade balkonger för att klara kraven om tyst sida för hälften av boningsrummen. Detaljstudier för specifika lägenhetslösningar har genomförts för att belysa situationen på tre platser där det funnits oklarheter om hur avstegsfall skulle kunna uppfyllas.

Underlaget visar att det går att klara kraven även i dessa lägen. Ambitionen är dock inte enbart att uppnå kraven för varje lägenhet utan att trots den bullerutsatta miljön skapa en så god ljudmiljö som möjligt i hela projektet. Bebyggelsens utformning kommer därför att behöva detaljstuderar ur detta perspektiv även efter planskedet. Särskilt viktigt är detta vid utsatta delar som vid bussterminalens in- och utfart och de öppningar i bebyggelsen som finns mot Rudsjöterrassen. Här ska åtgärder vidtas för att minska bullerspridning och bullerinsläpp på gårdarna vilket även finns reglerat som planbestämmelse. Vilka åtgärder som vidtas studeras i bygglovskedet. Den sydligaste bostadsgården intill kommunhuset behöver av samma skäl avskärmas i den nordvästra delen där det saknas avskärmade bebyggelse.

För lägenheter som inte vetter direkt ut mot de bullerutsatta gatorna innehålls målet om högst 55 dB(A) utanför alla eller majoriteten av boningsrummen. Uteplatser med lägre än 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå respektive 70 dB(A) maximal ljudnivå kan anläggas på bostadsgårdarna eller som balkonger mot gårdarna. Ljudkrav angående uteplats gäller även för planerad förskolegård. Med lämpligt val av fönster och uteluftsdon kan en god ljudmiljö skapas inomhus. För 5-10 av lägenheterna som vetter mot järnvägen ser avstegsfall ut att behöva tillämpas. Genomförd bullerberäkning visar här på ekvivalentnivåer på 55,5 dB(A), precis över gränsvärdet och inom beräkningens felmarginal. Kompletterande bullerstudier får i bygglovskedet visa om avstegsfall krävs. Flertalet av lägenheterna får en tyst sida mot stråket genom kvarteret. Skärmade balkonger kan användas för att förbättra situationen alternativt som lösning för någon enstaka lägenhet.

Skäl för avstegsfall

Planområdet är mycket centralt beläget vilket ger möjlighet skapa attraktiva boendemiljöer med närhet till Haninge centrum kollektivtrafik och naturområden. Platsen är även av central betydelse för att påbörja utvecklingen av den regionala stadskärna som centrala Haninge är tänkt bli. En blandad stadsmiljö med såväl bostäder som verksamheter är avgörande för att uppnå de ambitioner som den regionala utvecklingsplanen (RUFS 2010) pekar ut för stadskärnorna. Även kommunens utvecklingsprogram för Campus Haninge pekar på vikten av att bostäder kommer till stånd i detta centrala läge för att bidra till en levande stadsmiljö. För att uppnå kvalitetsmålet om högst 55 dB(A) vid fasad skulle endast en trafikmängd med omkring 1 500 fordon per dygn vara möjlig på Nynäsvägen.

Krav på bebyggelseutformning och lägenheter

Bullerförhållandena inom planområdet ställer mycket höga krav på lägenhetsutformning, planering och genomförande i projektet. Enkelsidiga lägenheter som vetter mot de mest trafikutsatta gatusektionerna kommer exempelvis inte vara möjliga att uppföra. I lägen där avstegsfall behöver tillämpas ska strävan vara att den tysta sidan får så bra ljudförhållanden som möjligt. Den relativt stora gårdsmiljön får till övervägande del under 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och kommer därmed kunna erbjuda uteplatser och vistelsezoner med goda ljudförhållanden. Hur riktvärdena uppfylls ska redovisas detaljerat i bygglovsprövningen. Även uppföljande mätningar ska genomföras för att säkerställa att avsett resultat uppnås.

Transporter med farligt gods

Trafiken på järnvägen kommer jämfört med idag att öka för både för person- och godstransporter. Prognosen för år 2015 är att 6 godståg kommer passera per dygn men antalet väntas bli väsentligt högre längre fram när den nya godshamnen, Norvik öppnar i Nynäshamns kommun. Godstransporterna innebär även transporter med farligt gods. Avståndet mellan järnvägen och närmaste bostadshus är drygt 70 meter i planförslaget. Höjdmässigt ligger planområdets västra sida ungefär 15 meter högre än Nynäsbanan. En riskutredning har tagits fram för att studera vilka eventuella individ- och samhällsrisker planförslaget kan medföra.

Utredningen visar att avstånd, nivåskillnad samt befintlig kontorsbebyggelse mellan järnväg och planområde medför att de flesta risker elimineras. De identifierade risker som inte helt kan uteslutas är utsläpp med giftig gas samt utsläpp och antändning av brandfarlig gas. Endast föreslagen bebyggelse inom 100 meter från järnvägen berörs av riskerna. För bostäder och verksamheter bedöms att personer själva kan sätta sig i säkerhet men för den planerade vårdbyggnaden eller ifall något av bostadshusen mot järnvägen skulle bli ett äldreboende behövs särskilda åtgärder.

De riskreducerande åtgärder som föreslås är:

- att ventilationssystem enkelt ska kunna stängas av fastighetsskötare eller brandförsvaret, exempelvis genom central nödavstängning.
- att friskluftsintag placeras bort från Nynäsbanan
- att fasader ska utföras i obrännbart material för att undvika antändning

Barnperspektiv

Planförslaget innebär en omvandling av området till en tät stadsmiljö med en tydlig uppdelning mellan privata bostadsgårdar och en offentlig miljö som utgörs av gatumark och torgytor. På bostadsgårdarna som till största delen blir helt trafikfria finns utrymme för en trygg utomhusvistelse och närlek. På det övre torget som också blir en relativt skyddad miljö skapas det plats för lekytor som en del av torgets gestaltning. Omkringliggande gator, främst Nynäsvägen och Rudsjöterrassen är trafikintensiva miljöer som utgör barriärer för barn. Gångtunneln under Nynäsvägen mot Poseidons torg kommer dock finnas kvar och hastigheten på Nynäsvägen avses att sänkas vilket förbättrar trafiksäkerheten. I planområdets närhet finns Rudanområdet på ca 300 meters promenadavstånd, med variationsrika naturmiljöer möjlighet till bad m.m. I Eskilsparken ca 400 meter öster om planområdet finns stora öppna gräsytor, lekplats och utomhusscen. Både Eskilsparken och Rudan kan nås utan att behöva korsa större gator. Tillgängligheten till Rudan skulle dock kunna förbättras väsentligt vilket vore en stor tillgång för planområdet. Detta studeras i ett separat utredningsarbete inom stadsbyggnadsförvaltningen.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Planområdet är idag till övervägande del hårdgjort med asfalterade ytor för trafik- och parkeringsändamål. Dagvattenförhållandena förändras därmed inte på något avgörande sätt av planförslaget. Projektets komplexitet med tät stadsbebyggelse samt funktioner i flera olika nivåer gör samtidigt dagvattenfrågan komplicerad. Från området leds vattnet idag bort via kommunens dagvattennät till Dammträsk och därefter vidare till recipienten Drevviken. För sjön finns en fastställd miljökvalitetsnorm som kräver att vattensystemets ekologiska status förbättras. Enligt kommunens dagvattenstrategi ska avrinningen från ett område inte öka till följd av en exploatering.

Från strategin kan vidare följande utläsas som är relevant för området.

- Dagvattnet ska i första hand omhändertas lokalt på egen tomtmark. I andra hand ska vattenflödet utjämnas och fördröjas innan avledning till recipient.
- Förorenat dagvatten ska renas före infiltration eller utsläpp till vattendrag.
- Utnyttja dagvatten för att skapa vackra miljöer



Takvatten kan ledas ned i planteringsbäddar eller små vattenmagasin.



Trädrad i skelettjord. Dagvatten från gångbanor leds direkt till skelettjorden medan vatten från körbanan leds till oljeavskiljare och sedan dagvattennätet.

Vid en större ombyggnad av ett område med avrinning till recipient med miljö kvalitetsnorm är det viktigt att utforma området så att belastningen på recipienten minskar. En dagvattenutredning har tagits fram för att beräkna hur flöden och föroreningsnivåer från området påverkas av planförslaget. Flödena beräknas bli något mindre jämfört med nuläget. Hur stor avrinningen blir från olika typer av ytor hänger dock nära samman med hur dessa utformas. Vatten från bostadsgårdar, torgytor och tak kan antas vara relativt opåverkat av föroreningar och ska därför fördröjas i så stor utsträckning som möjligt. Detta kan ske genom att vatten från hårdgjorda ytor och tak leds till planterade delar av bostadsgårdar och torgytor. Tak kan utföras som gröna. Dagvatten kan också tas omhand i mera avancerade system och utnyttjas exempelvis för odling i växthus.

Dagvatten från Nynäsvägen, garageanläggningar samt bussterminalen beräknas innehålla föroreningar i sådan grad att det måste ledas via oljeavskiljare. Nämda trafikytor under tak ansluts efter rening till spillvattenavlopp. Möjlighet

finns även att ha ett slutet system med kontinuerlig tömning. Spillvatten leds till Henriksdals reningsverk och riskerar därför inte att påverka dagvattenrecipienten.

Markförutsättningarna för att infiltrera dagvatten ned i marken är i sig goda men kräver om det ska ske för en större del av området en mer omfattande utredning än vad som genomförts under planskedet. Viktiga frågor att beakta är risken för påverkan av de goda grundvattentillgångar som finns i området samt om grundläggningen av befintlig och planerad bebyggelse skulle kunna påverkas.

Enligt kommunens VA-taxa som gäller från 2013 reduceras den anläggningsavgift som tas ut av exploatören om dagvattnet tas omhand lokalt på fastigheten. Om dagvattnet fördröjs och därefter leds till dagvattennätet sker en något mindre reduktion. Även framtida bruksavgifter påverkas.

Dricksvatten och spillavloppsvatten (från bad, disk, tvätt och toalett)

Den nya bebyggelsen ska anslutas till kommunens VA-nät.

Avfall

Krav på källsortering av hushållssopor gäller enligt kommunens avfallsplan, antagen av kommunfullmäktige november 2011.

Ledningsnät och uppvärmning

Ledningar för el, fjärrvärme, telefoni och bredband finns inom planområdet. Flera ledningsstråk kommer behöva flyttas, se nedan angående detaljplanens genomförande. Två E-områden för de transformatorstationer som behövs för elförsörjningen finns i var sin ända av planområdet. Spillvärme från en serverhall i närområdet ska studeras som en möjlig del av bebyggelsens uppvärmning.

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

Nedan beskrivs de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Godkännande i stadsbyggnadsnämnden:	22 maj 2013
Godkännande i kommunstyrelsen:	27 maj 2013
Antagande i kommunfullmäktige:	10 juni 2013
Preliminär byggtid:	2014-2018

Etappindelning

Utbyggnaden kommer att ske i etapper och sannolikt påbörjas med bostäderna längs med Nynäsvägen. Hur etappindelningen kommer att se ut har inte slagits fast under detaljplanearbetet men kommer att regleras i kommande genomförandavtal. Utbyggnad av specialistcentrum och bussterminal ska samordnas med landstinget och SL. Provisorier för bussterminalen kommer att ske etappvis under genomförandeskedet. Planering för provisoriska terminallösningar under byggtiden påbörjas första kvartalet 2013.

Markägförhållanden

Kommunen äger all mark inom planområdet men har tecknat en markreservation med SveaNor Fastigheter AB för utveckling av området.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från det planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnad inom allmän plats. SveaNor Fastigheter AB samt eventuellt ytterligare exploatörer för utbyggnaden inom kvartersmark.

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för all allmän plats som skapas inom området.

Upplåtelseform

Detaljplanen reglerar inte vilken typ av upplåtelseform som bostadskvarteren kommer att innehålla. De upplåtelseformer som i första hand bedöms bli aktuella är hyresrätt och bostadsrätt. Valet av upplåtelseform påverkar den framtida fastighetsbildningen och rättighetsupplåtelser.

Tekniska frågor

Trafik

I nu gällande detaljplaner är all gatumark, förutom Nynäsvägen, kvartersmark inom området. Detta justeras i planförslaget som innehåller en förlängning av Eskilsvägen västerut samt en omläggning av Rudsjöterrassen. Båda blir kommunala gator. En del trafikförändringar som föreslås i planhandlingarna kommer behöva regleras genom andra beslut än detaljplanens

framtagande. Det gäller bland annat att hastigheten på Nynäsvägen avses sänkas samt att viss trafik behöver tillåtas över torgstråket som i huvudsak är tänkt som en gångata längs med Handenterminalens kontorsbyggnader.

Parkering

Parkeringsbehovet för boende och verksamheter inom planområdet ska lösas genom att parkeringsytor förläggs i garage under föreslagen bebyggelse. Den gatuparkering som skapas i markplan avses utnyttjas för kortare besök till bland annat områdets butiksutbud. Bostäder och verksamheter ska genom respektive fastighet ha en rättighet att utnyttja minst en av garageanläggningarna i området vilket exempelvis kan ske genom skapande av gemensamhetsanläggning för detta ändamål.

Vatten och avlopp

Bebyggelsen ska anslutas till det kommunala VA-nätet (ledning för vatten, spillvatten och dagvatten). Idag går huvudledningar som servar en stor del av centrala Handen genom planområdet i stråket mellan Poseidons torg och Handenterminalen. Dessa ledningar avses att i första hand ligga kvar, eventuellt med vissa justeringar som kan behövas till följd av det parkeringsgarage som tillåts sträcka sig under stråket. Norr om Rudsjöterrassens nuvarande läge finns ett annat stråk med VA-ledningar. Eftersom den marken ska bebyggas behöver ledningarna dras om och föreslås förläggas i Rudsjöterrassen.

Övriga ledningar

Vattenfall Värme AB har fjärrvärmeledningar som går i stråket mellan Poseidons torg och Handenterminalen. Dessa avses att liksom VA-ledningarna i första hand ligga kvar i befintligt läge. Fjärrvärmeledningar går även intill Nynäsvägen och Rudsjöterrassen där ny bebyggelse föreslås. Dessa ledningsstråk behöver flyttas och förläggas i gatumark. I området finns också ledningar för el, telefoni och bredband som kommer att påverkas av projektet. Samordning ska ske mellan ledningsinnehavare, exploatör och kommunen inför ombyggnad av gatumark.

Ekonomiska frågor

Ansvar och kostnader för detaljplanens genomförande ska regleras genom kommande köp- och exploateringsavtal mellan Haninge kommun (markägare) och SveaNor fastigheter AB (exploatör). Avtalet kommer att reglera kostnader, ansvarsfördelning och genomförandefrågor. Vidare ska ett genomförandavtal träffas mellan Haninge kommun, SveaNor fastigheter AB och Storstockholms lokaltrafik (landstinget) för att reglera genomförandet av den nya bussterminalen.

Fastighetsbildning

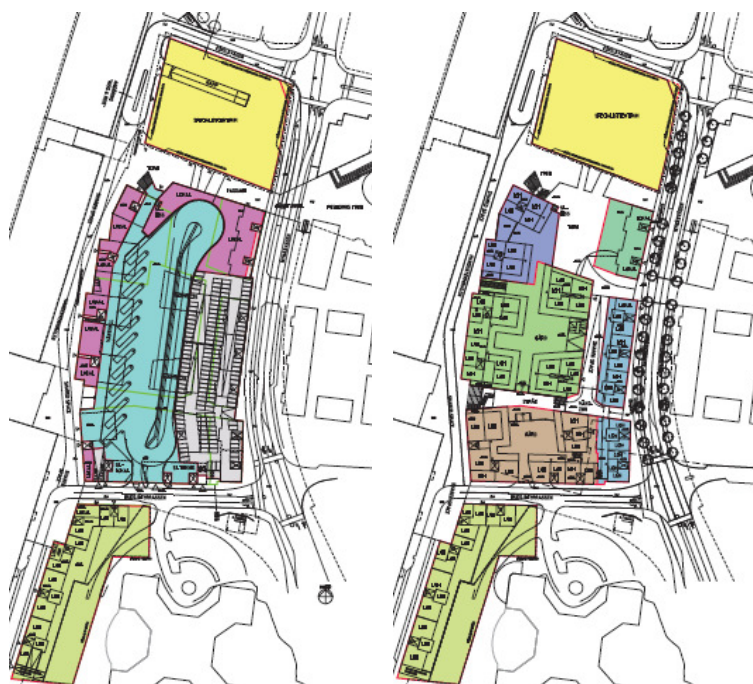
Planområdet kommer att delas in i ett lämpligt antal nya fastigheter, vilket sker genom en eller flera lantmäteriförrättningar efter det att planen vunnit laga kraft. I och med att detaljplanen innehåller flera verksamheter i olika nivåer kommer tredimensionell fastighetsbildning bli aktuell. Fastighetsstrukturen fastställs inte i detaljplanen men preliminärt kommer indelningen ske enligt följande:

Bostadsbebyggelsen kommer att delas in i flera olika fastigheter, till dessa kan även butikslokaler och parkeringsgarage komma att tillhöra men de kan även bildas som egna fastigheter. Delar av de planerade parkeringsgaragens fastigheter kommer att ligga under omkringliggande allmän plats. Bussterminalen kommer att bli en egen tredimensionell fastighet med bostäder och allmän plats/torg ovanpå. Bussterminalen/vänthallen kommer i sin tur bli underbyggd med det västra garaget. Specialistcentrumet kan bli en eller flera fastigheter där underliggande verksamheter, garage, biograf, butikslokaler kan ingå men dessa kan även komma att bildas som egna fastigheter.

Gemensamhetsanläggningar kommer behöva bildas för att lösa gemensamma funktioner i området. Till exempel kommer bostadsbebyggelsen att delas in i flera olika fastigheter men samtidigt ha behov av att dela på gårdsutrymmen, parkeringsgarage och eventuellt andra funktioner inom området. För detta bildas gemensamhetsanläggningar i lämplig omfattning. I vissa fall kan det också bli aktuellt att bilda samfällighetsföreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningarna. Vidare kan gemensamhetsanläggningar behöva bildas för tekniska anläggningar som delas mellan olika fastigheter.

Utöver detta krävs gemensamma lösningar för att hantera delar av bebyggelsens byggnadsteknik och tillgänglighet, så som hissar, trapphus, ventilationsschakt, ledningar etcetera. Särskilt viktigt i sammanhanget är placeringen av ventilationen från bussgaraget som planeras att ledas ut via det höga punkthuset. Tredimensionell fastighetsbildning i kombination med traditionell fastighetsbildning och en relativt komplex bebyggelsesituation innebär också att ett antal servitutsättigheter av olika slag kan behöva bildas vilket i nuläget inte är klarlagt. Samma gäller behovet av gemensamhetsanläggningar

där upplåtelseformer och antalet nya fastigheter styr behovet. De servitutsrättigheter eller gemensamhetsanläggningar som kan bli aktuella att skapa är för vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar, undercentraler, bredband- och TV-installationer, ventilationskanaler, hissar, garage, in- och utfartsramp, kommunikationsytor, planteringar mm. En avgörande faktor för det fastighetsrättsliga genomförandet är i vilken takt området kommer att byggas ut då det har stor inverkan på hur rättighetsfrågor med mera hanteras i fastighetsbildningsprocessen.



Principillustrationer för möjlig fastighetsindelning i olika nivåer. Det västra garaget ligger på plan under bussterminal och redovisas inte.

Rättsverkan

Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Den utgör en del av planhandlingarna och ska vara vägledande vid genomförandet av detaljplanen.

Konsekvenser av planens genomförande

Miljö kvalitetsnormer

Föreslagen exploatering bedöms inte leda till att gällande miljö kvalitetsnormer för luft överskrids. Tillkommande bebyggelse längs Nynäsvägen kan leda till en något minskad luftcirkulation. Konsekvensen bedöms dock som begränsad. Planområdet är centralt beläget med mycket god kollektivtrafikförsörjning.

Miljökvalitetsnorm för vatten finns definierad för Drevviken. Planförslaget innebär ingen stor förändring av dagvattenflödet eftersom planområdet redan är hårdgjort. Föroreningsnivåerna i dagvattnet till recipient bedöms minska. Vid ombyggnad av Nynäsvägen ska oljeavskiljare installeras. Vatten från den nya bussterminalen och tillkommande garage ska också renas och om anslutning sker ska det göras till spillvattenavlopp. Dagvattnet kommer alltså inte påverkas av dessa anläggningar vilket sker idag.

Miljömål och övriga konsekvenser

Planens genomförande bedöms i hög grad bidra till kommunens riktlinjer för bostadsförsörjningen. Tillkommande stads kvarter innebär ett tydligt bidrag till att utveckla den regionala stadskärnan Haninge. Bebyggelsen planeras inom område med mycket god tillgång till kollektivtrafik, samt olika slags service och bidrar på så sätt till att uppnå minskad klimatpåverkan. Genom den samlokalisering av bostäder och verksamheter/arbetsplatser som planförslaget medger kan det totala trafikarbetet minskas. Detaljplanen bedöms därmed även bidra till att uppfylla såväl kommunala som nationella miljömål. Eftersom planområdet är ianspråktaget och hårdgjort sedan tidigare behöver inte heller naturmark tas i anspråk. Dagvattenhanteringen bedöms också förbättras vilket bidrar till kommunens mål om renare sjöar och vattendrag. Detaljplanen bidrar även till målet om en god bebyggd miljö genom att den stadsutveckling som planeras skapar en mer sammanhållen och hållbar stadsstruktur på en för Handen strategisk plats. De hälsorisker i form av buller och luftföroreningar som finns längs Nynäsvägen bedöms planen hantera på ett bra sätt. Goda ljudmiljöer skapas både på samtliga bostadsgårdar samt på flera av de allmänna platser som skapas. Halterna av luftföroreningar är generellt låga för området enligt de kartläggningar som finns. För att hantera lokalt förhöjda halter av främst partiklar som kan uppstå längs Nynäsvägen och den övre delen av Rudsjöterrassen ska friskluftsintag inte placeras mot dessa miljöer.

Utredningar och underlag

- Trafikbullerutredning 120223 kompletterad 120525, 120917 och 130517
- Grundkarta 120301
- Solstudier 120410, 121221
- Strategi för brandskydd och utrymning 120419
- Fastighetsförteckning 120510
- Rapport geoteknik 110519, PM Geoteknik 121218
- Behovsbedömning del 1 och del 2 120521
- Riskanalys av transporter med farligt gods 120525
- Skissutredning Shared Space/torgstråket 120905
- PM dagvatten 121108
- Vindkomfortutredning 121204
- Parkeringsutredning 121221
- PM trafikbuller, utsatta hörnlägenheter 130117

Fullständiga planhandlingar, utredningar och underlag finns att tillgå på Planavdelningen, Haninge kommun.

Medverkande tjänstemän

Detaljplanen är framtagen av stadsbyggnadsförvaltningen på Haninge kommun, genom planarkitekt Anders Nordenskiöld. Övriga medverkande har varit:

Mary Arnedal, planarkitekt
Daniela Kolar, planarkitekt

Sara Eriksdotter, planchef
Henrik Lundberg, stadsarkitekt

Lolita Törnblom, bygglovsarkitekt
Britta Orring, mark- och exploateringschef

Kent Lindgren, trafikplanerare

Övriga

Hans Rosén, Lantmäteriet
Håkan Karlsson, SveaNor fastigheter AB
Adelina Mehra, Semrén och Månsson arkitektkontor AB
Patrick Orhammar, Semrén och Månsson arkitektkontor AB
Lina Wågström, Semrén och Månsson arkitektkontor AB

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anders Nordenskiöld
planarkitekt

Sara Eriksdotter
planchef