

Port 73, Söderby Huvudgård 2:43 m.fl.

## DETALJPLANEPROGRAM



**Antagandehandling**

2014-05-09

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|  |    |
|--|----|
| 1. INLEDNING .....   | 5  |
| 1.1 BAKGRUND.....  | 5  |
| 1.2 PROGRAMMETS SYFTE OCH HUVUDDRAG .....                            | 6  |
| 1.3 LÄGE, AREAL OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN.....                         | 6  |
| 1.4 PLANPROCESSEN.....   | 6  |
| 1.5 BEHOVSBEDÖMNING .....  | 7  |
| 2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....                                 | 7  |
| 2.1 STOCKHOLMSREGIONENS REGIONALA UTVECKLINGSPLAN, RUF 2010.....     | 7  |
| 2.2 ÖVERSIKTSPLAN .....  | 7  |
| 2.3 UTVECKLINGSPROGRAM FÖR DEN REGIONALA STADSKÄRNAN HANINGE .....   | 7  |
| 2.4 BOSTADSSTRATEGI FÖR HANINGE KOMMUN.....                          | 7  |
| 2.5 KOMMUNALA MILJÖMÅL.....  | 8  |
| 2.6 EKOLOGISKT HÅLLBARHETSPROGRAM .....                              | 8  |
| 2.7 CYKELPLAN.....   | 8  |
| 2.8 GÄLLANDE DETALJPLANER.....                                       | 8  |
| 2.9 RIKSINTRESSEN OCH FÖRORDNANDEN.....                              | 8  |
| 2.10 GESTALTNINGSPROGRAM FÖR DEN YTTRE MILJÖN I HANINGE KOMMUN ..... | 8  |
| 2.11 STADSKVALITETER .....   | 9  |
| 3. SAMBAND MED ANDRA PROJEKT .....                                   | 9  |
| 3.1 UTVECKLINGSPROGRAM FÖR STADSKÄRNAN .....                         | 9  |
| 3.2 STADSDEL VEGA.....   | 9  |
| 3.3 DAMMTRÄSK.....   | 9  |
| 3.4 FÖRTÄTNINGSSTUDIER.....  | 10 |
| 4. FÖRUTSÄTTNINGAR .....   | 10 |
| 4.1 BEBYGGELSE .....   | 10 |
| 4.2 SERVICE .....  | 11 |
| 4.3 TRAFIK.....  | 12 |
| 4.3.1 Gator, vägar och trafikmängder .....                           | 12 |
| 4.3.2 Kollektivtrafik.....   | 13 |

|   |           |
|---|-----------|
| 4.3.3 Gång- och cykeltrafik.....                      | 13        |
| 4.4 LANDSKAP OCH NATUR .....                          | 14        |
| 4.4.1 Mark och vegetation.....                        | 14        |
| 4.4.2 Geologi .....                                   | 14        |
| 4.4.3 Topografi .....                                 | 15        |
| 4.5 RISKER OCH STÖRNINGAR .....                       | 15        |
| 4.5.1 Befintliga verksamheter (bensinstationer) ..... | 15        |
| 4.5.2 Transporter av farligt gods.....                | 16        |
| 4.5.3 Buller .....                                    | 16        |
| 4.5.4 Förorenad mark.....                             | 16        |
| 4.6 FORNLÄMNINGAR .....                               | 17        |
| 4.7 TEKNISK FÖRSÖRJNING .....                         | 17        |
| 4.7.1 Vatten och avlopp.....                          | 17        |
| 4.7.2 Dagvatten.....                                  | 17        |
| 4.7.3 Fjärrvärme.....                                 | 18        |
| 4.7.4 El.....   | 18        |
| <b>5. PROGRAMFÖRSLAGET .....</b>                      | <b>19</b> |
| 5.1 OMRÅDETS STRUKTUR – INRIKTNING OCH MÅL .....      | 19        |
| 5.2 BOSTÄDER.....                                     | 20        |
| 5.3 KOMMERSIELL SERVICE .....                         | 20        |
| 5.4 OFFENTLIG SERVICE .....                           | 21        |
| 5.5 STADSBYGGNADSPRINCIPER.....                       | 22        |
| 5.5.1 Övergripande stadsbild .....                    | 22        |
| 5.5.2 Gator.....                                      | 22        |
| 5.5.3 Torg och parker.....                            | 25        |
| 5.5.4 Kvarter.....                                    | 25        |
| 5.5.5 Byggnader .....                                 | 25        |
| 5.6 KOPPLINGAR.....                                   | 25        |
| 5.7 TRAFIK.....                                       | 26        |
| 5.7.1 Gator och gc-vägar .....                        | 26        |
| 5.7.2 Parkeringsprinciper .....                       | 27        |

|   |    |
|---|----|
| 5.7.3 Kollektivtrafik.....                                | 28 |
| 5.8 GUDÖBROLEDEN .....                                    | 28 |
| 5.9 STADSDELSPARKER OCH PARKSTRÅK.....                    | 29 |
| 5.10 RISK.....  | 29 |
| 5.10.1 Alternativ 1: omlokaliserade bensinstationer ..... | 29 |
| 5.10.2 Alternativ 2: Kvarliggande bensinstation(er).....  | 30 |
| 5.11 BULLER .....   | 31 |
| 5.12 TEKNISK FÖRSÖRJNING .....                            | 31 |
| 5.12.1 Vatten och avlopp .....                            | 31 |
| 5.12.2 Dagvatten .....                                    | 32 |
| 6. DIREKTIV TILL FORTSATT PLANARBETE .....                | 32 |
| 6.1 GESTALTNING.....                                      | 32 |
| 6.2 VIDARE UTREDNINGSBEHOV .....                          | 32 |
| 7. GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....                                | 32 |
| 8. REFERENSER.....  | 32 |
| 9. MEDVERKANDE I PROGRAMARBETET.....                      | 33 |

# 1. INLEDNING

## 1.1 Bakgrund

Haninge kommun och Atrium Ljungberg träffade 2013-02-25 en överenskommelse om markreservat. Detta med syftet att skapa förutsättningar för fortsatt utbyggnad av handelsplatsen Port 73 och anslutande område väster därom med handel, övrig verksamhet och uppemot 900 bostäder. Bolaget har genom parallella uppdrag med tre arkitektkontor (Nyréns arkitektkontor, Semrén + Månsson och AIX arkitekter) tagit fram ett förslag till utformning av markområdet som underlag för ansökan. Förslaget grundar sig på en vision om att handelsområdet Port 73 utvecklas till en levande, blandad och attraktiv stadsmiljö, och till en del av det framtida sammanhängande stadsstråket Haninge C – Vega. Kommunstyrelsen gav 2014-01-27 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram ett detaljplaneprogram för området vid Port 73 – Söderby Huvudgård 2:43 m.fl.

Handelsplatsen Port 73 ligger centralt beläget i den i RUFSS 2010 (Regionalt utvecklingsprogram för Stockholmsregionen) definierade regionala stadskärnan Haninge centrum. Förtätningsförutsättningarna är goda då området har relativt flack mark samt en utbyggd infrastruktur. Vidare ligger området på gångavstånd från merparten av den regionala stadskärnan samtidigt som bilburna kan angöra området från väg 73 och därmed belasta stadsgatorna minimalt. Området har i dagsläget inga befintliga bostäder.



Flygfoto mot sydost. Programområdet i förhållande till Haninge centrum. Inklippt är en bild som visar Port 73:s läge inom den i RUFSS 2010 utpekade regionala stadskärnan (markerat med gult kryss).

## 1.2 Programmets syfte och huvuddrag

Aktuellt planprogram syftar till att visa kommunens mål och viljeriktning avseende utvecklingen av Port 73 och området väster därom. Vidare är syftet med programmet att redovisa förutsättningar och konsekvenser av en utbyggnad av programområdet samt att ge allmänhet, sakägare, intresseorganisationer, myndigheter och politiska partier möjlighet att på ett tidigt stadium informera sig, påverka och ta ställning till viktiga principfrågor rörande projektet.

Planprogrammet ska utgöra underlag för kommande detaljplanering och belysa viktiga strategiska frågor som måste hanteras under den fortsatta planprocessen och under genomförandet. Genom att studera helheten och områdets förhållande till sin omgivning säkerställs att kommande utbyggnadsetapper ingår i en långsiktig och hållbar vision för områdets utveckling. Områdets eventuella utbyggnad kommer att ske etappvis under en lång tid.

## 1.3 Läge, areal och markägoförhållanden

Programområdet är beläget ca 1,3 km norr om Haninge centrum och har en areal på c:a 19 ha. Området avgränsas av villabebyggelse och naturmark i norr, av väg 73 i öst, av Gudöbroleden i syd och av Gamla Nynäsvägen i väst.

Söderby Huvudgård 2:43 ägs av Fastighetsaktiebolaget Österbotten (dotter-bolag till Atrium Ljungberg AB). Söderby Huvudgård 2:44 ägs av OK-Q8 AB och Söderby Huvudgård 2:45 av St1 Sverige AB. Parkmarken i sydväst och nordväst är i kommunens ägo.



Avgränsning och markägoförhållanden. Lila ytor visar mark i privat ägo. Flygfoto från 2012.

## 1.4 Planprocessen

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

I figuren nedan redovisas planprocessens alla steg. Planprogrammet utgör det första steget i detaljplaneprocessen. Ett planprogram är inte obligatoriskt men kan tas fram om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanarbetet. Mer om planprocessen finns att läsa på kommunens hemsida, [www.haninge.se](http://www.haninge.se)



*Processpil som visar planprocessens steg vid normalt planförfarande*

## 1.5 Behovsbedömning

En behovsbedömning av miljöbedömning har gjorts för aktuellt programförslag, daterad 2014-03-20. Den samlade bedömningen är att planprogrammets genomförande inte antas medföra en betydande påverkan på miljön, människors hälsa och säkerhet eller hushållning med mark, vatten eller andra resurser. Ett redan befintligt handelsområde byggs ut. Programområdet omfattar inte några känsliga eller skyddade områden. Bedömningen har gjorts av planavdelningen tillsammans med kommunens miljöenhet.

En separat behovsbedömning ska göras för kommande detaljplan(er).

# 2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## 2.1 Stockholmsregionens regionala utvecklingsplan, RUF 2010

Området ingår i den avgränsning av regionala stadskärna som har bedömts lämplig att utveckla i Haninge.

## 2.2 Översiktsplan

Området är inte specifikt utpekade som förändringsområde. Kommunen ska verka för att befintliga bensinstationer i centrala lägen på sikt omlokaliseras till mer lämpliga platser samt att rekommenderade skyddsavstånd från bensinstationer och transportleder för farligt gods till bostäder m.m. bör hållas. I lägen med starka motiv för bebyggelse kan en bedömning med fördjupad riskanalys ge underlag för ett lämpligt sätt att hantera frågan, t.ex. med skyddsåtgärder.

## 2.3 Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge

Programområdet omfattas av utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge, som antogs i februari 2011 av kommunfullmäktige. Utvecklingsprogrammet anger vision och olika inriktningsmål för den regionala stadskärnan rörande befolkning, bebyggelse, infrastruktur m.m. Utvecklingsprogrammet anger bland annat att en förtätning av den regionala stadskärnan behövs för att möta behoven av bostäder, arbetsplatser, handel och mötesplatser. Vidare anges att de fysiska sambanden behöver stärkas mellan stadskärnans olika områden. Den täta och blandade staden framhålls som modell där det ska vara lätt att ta sig fram till fots eller med cykel i en stadsmässig och attraktiv stadsmiljö.

## 2.4 Bostadsstrategi för Haninge kommun

I bostadsstrategin för Haninge kommun, daterad 2011-05-02, anges riktlinjer för kommunens

bostadsförsörjning. Riktlinjer som anges är bland annat att bostadsbeståndet via nybyggnad och ombyggnad om möjligt ska främja att en regional kärna utvecklas och att förändringar av bostadsbeståndet inriktas mot att uppnå minskad klimatpåverkan.

## 2.5 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.

## 2.6 Ekologiskt hållbarhetsprogram

Kommunstyrelsen har 2011 beslutat om ett ekologiskt hållbarhetsprogram för Stadsdel Vega. Där sägs dock att programmet ska appliceras på ny bebyggelse i största allmänhet. Hållbarhetsprogrammet berör olika frågor inkluderande planering och byggnader, energi, transporter, dagvatten, grönska, avfall samt information.

Fortsatt planering av aktuellt område sker med hänsyn till detta program i tillämpliga delar.

## 2.7 Cykelplan

I kommunens cykelplan, daterad 2010-06-07, redovisas ett antal länkar, regionala cykelstråk och huvudstråk, som ska beaktas vid planering.

## 2.8 Gällande detaljplaner

Lejonparten av området omfattas av detaljplan D-186 (handel), laga kraft 2007-07-19, genomförandetid 5 år. I västra delen av området gäller S128 (park, fastställd 1987-05-26), S63 (garage och motorserviceändamål, fastställd 1972-12-28), D81 (bilservice, laga kraft 1994-09-17) och D126 (park, laga kraft 1999-05-27). För den i kartan ovan markerade östra utbuktningen över Gudöbroleden medges i gällande detaljplan en gångbro.

## 2.9 Riksintressen och förordnanden

Området angränsar till väg 73, Nynäsvägen, som är av riksintresse för kommunikationer. I övrigt berör inga riksintressen, Natura 2000-områden eller naturreservat/nationalparker programområdet.

## 2.10 Gestaltningsprogram för den yttre miljön i Haninge kommun

Haninge kommun har tagit fram ett gestaltningsprogram för den yttre miljön, antaget av kommunfullmäktige 2013-02-04. Programmet ska vara vägledande vid planering och utgöra ett underlag för projektering, bygglovhantering, byggande och förvaltning av alla gator inom kommunen.

I gestaltningsprogrammet behandlas gatudimensioner och det offentliga rummets golv, belysning, möbler och färger. Programmet fokuserar på Haninges tätorter, som delas in i två zoner där zon 1 utgörs av de mer centrala delarna i varje kommunal del. De gatusektioner som redovisas är en miniminivå på utförandet. Aktuellt programområde ingår i zon 1.



## 2.11 Stadskvaliteter

Haninge kommun har tillsammans med Regionplanekontoret, Stockholms stadsledningskontor m.fl. varit med och tagit fram en studie för att fördjupa kunskapen om relationen mellan stadsbyggande och attraktivitet med avseende på lägenhetsboende och vilka egenskaper i stadsmiljön som har en positiv påverkan på värderingen av sådant boende.

Studien pekar på ett antal egenskaper inom stadsmiljöer inkluderande: 1. Närhet till city 2. Närhet till spårstation 3. Tillgång till urbana verksamheter 4. Närhet till vatten 5. Tillgång till park 6. Kvartersform och 7. Tillgång till gång- och gatunätet. Som stadsbyggnadsstrategi arbetar Haninge kommun för att tillskapa dessa vid arbetet med att utveckla den regionala stadskärnan.

## 3. SAMBAND MED ANDRA PROJEKT

Haninge kommun är inne i en fas där antalet boende i kommunen förväntas öka påtagligt i förhållande till det nuvarande antalet invånare. Bedömningen är att den största ökningen av antalet invånare kommer att ske i kommundelarna Vega, Handen och Västerhaninge under den kommande tioårsperioden. För närvarande pågår ett antal planeringsprojekt inom den regionala stadskärnan. Nedan följer en kort beskrivning av de projekt som det är strategiskt viktigt att förhålla sig till och beakta i utvecklingen av strukturen inom aktuellt programområde.

### 3.1 Utvecklingsprogram för stadskärnan

Arbete pågår för närvarande med att ta fram ett förslag till ny översiktsplan för kommunen. Som en del i det arbetet ska utvecklandet av den regionala stadskärnan belysas. Parallellt pågår arbetet med ett nytt strategiskt dokument som ska identifiera målbilder för stadskärnan och ange planeringsinriktningen för den stadsutveckling som kommunen vill se. Programmet ska t.ex. definiera ytor för ny bebyggelse, karaktärer och stråk. Programområdet omfattar inte hela den utpekade regionala stadskärnan utan endast området mellan Nynäsbanan, Gudöbroleden i norr, väg 73 i öst och Jordbrolänken i söder. Utvecklingsprogrammets planområde gränsar i norr till aktuellt programområde för Port 73. Enligt nuvarande preliminära tidplan beräknas utvecklingsprogrammet vara färdigställt för att kunna antas/godkännas i januari 2015.

### 3.2 Stadsdel Vega

Ca 1 km nordväst om programområdet pågår planeringen av Stadsdel Vega runt en ny planerad pendeltågsstation på Nynäsbanan (station Vega). Planeringen av Stadsdel Vega omfattar totalt ca 3 000 bostäder, centrumverksamheter, aktivitetshus, skola, förskolor, stadsdelspark m.m. Detaljplaneringen av området har delats upp i ett antal etapper där två detaljplaner (etapp 1 och 5) har vunnit laga kraft. Större delen av stadsdelen omfattas av Stadsdel Vega - detaljplan 2 och 4, vilka för närvarande är på utställning respektive inför utställning.

En förutsättning för utvecklingen av Stadsdel Vega är utbyggnad av infrastruktur inom och i anslutning till området (station Vega beskriven ovan samt en ny trafikplats). Infrastruktursatsningarna beräknas stå klara år 2018/19.

### 3.3 Dammträsk

Området vid Dammträsk, beläget direkt väster om programområdet (markerat med grön prickad linje på förslagskartan på sidan 19 nedan), består idag av naturmark med ett rakt dike, en våtmark, en damm och lite högre markpartier med yngre skog. I omgivningen sker på flera platser

nybyggnation (exempelvis delar av Stadsdel Vega) och åtgärder behövs för att platsen ska kunna ta emot ökade mängder dagvatten på ett bra sätt. För närvarande pågår utredningar gällande hur området ska kunna fungera som ett fördröjande och renande dagvattenmagasin samtidigt som området också kan bidra med värden för upplevelse och rekreation. Förslag finns bland annat på att tillgängliggöra området för allmänheten genom att anlägga platser för vistelse och gc-vägar som knyter ihop parken med omgivande gator och områden.

### 3.4 Förtättningsstudier

Olika förtättnings- och stråkstudier har tidigare genomförts ("Tätare Haninge - Förtätningsscenarier, stadsanalyser och framtidsbilder", Spacescape Rapport 100701 och "Stråket Haninge C – Handens trafikplats – Nya Vega", Liljewall arkitekter 2012-06-11) som på olika sätt föreslår hur stråket mellan Haninge C och Stadsdel Vega skulle kunna utvecklas.

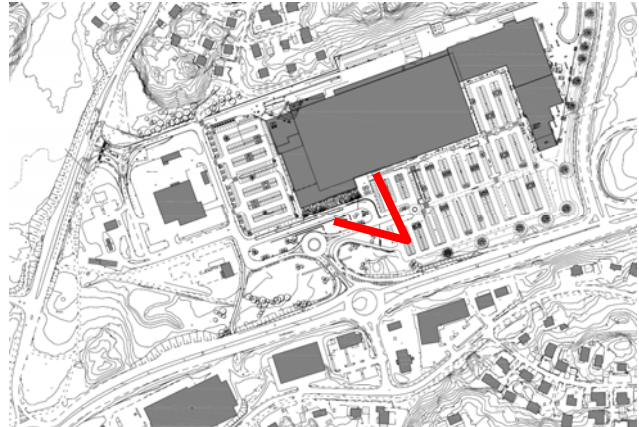
## 4. FÖRUTSÄTTNINGAR



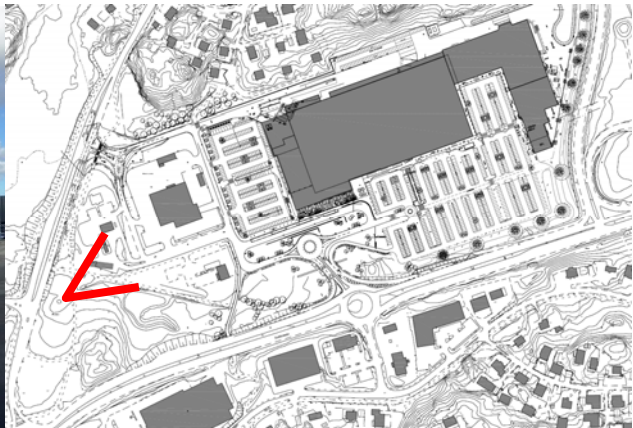
*Programområdet på ett flygfoto mot öster från 2013.*

### 4.1 Bebyggelse

Den östra delen av programområdet utgörs till stor del av storskaliga byggnader och parkeringsytor tillhörande handelsplatsen Port 73, se flygfoto ovan. I gällande detaljplan för den östra delen av programområdet är högsta tillåtna byggnadshöjd över nollplanet 47m, vilket innebär en högsta tillåtna byggnadshöjd på ca 15 m från marknivån inom området. I områdets västra del finns två bensinstationer, OKQ8 och St1, samt ett gatukök.



*Västra delen av Port 73:s hundbyggnad.*



*OK-Q8 i programområdets västra del.*

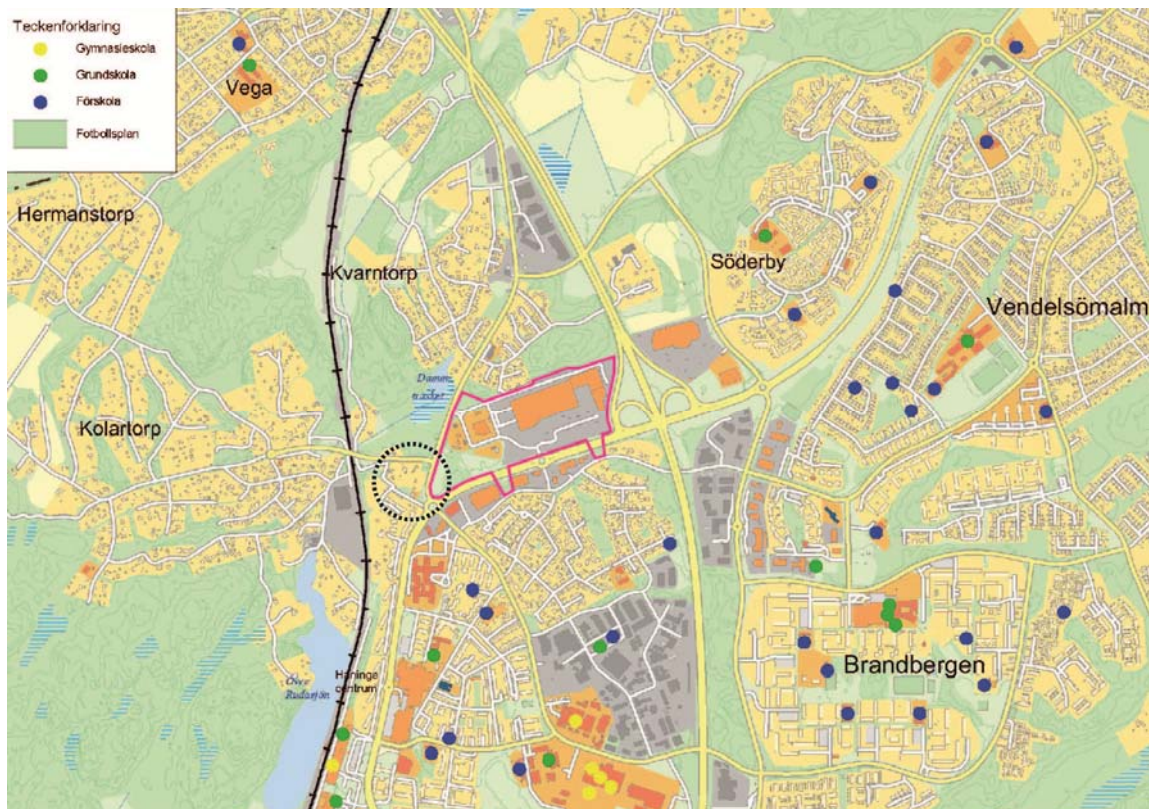
## 4.2 Service

Handelsplatsen Port 73 innehåller kommersiell service i form av bl.a. restauranger, detaljhandel, dagligvaror och apotek. De två bensinstationerna inkluderar drivmedelsförsäljning och bilbesiktning.

Närmast belägna samlade utbud av både kommersiell och offentlig service utanför området finns i Haninge centrum, cirka 1,3 kilometer söder om programområdet. Öster om programområdet, på andra sidan väg 73 (Nynäsvägen) ligger ett handelsområde innehållande stormarknad och varuhus.

Angränsande bebyggelse söder om Gudöbroleden bildar ett öst-västligt verksamhetsområde inkluderande bland annat restaurangverksamhet, varuhus och bensinstation.

Enligt kommunens aktuella förslag till lokalresursbehovsutveckling och skolstruktur för Vega, Handen och Västerhaninge (år 2013–2024), daterad 2014-01-07, finns ett behov av tre stycken F-6 skolor inom "Handenområdet" med en kapacitet på ca 350–525 elever per skola. Var behovet finns inom norra Handen (ca år 2020–2024), som främst berör aktuell planering, är markerat med svart prickad linje på den övergripande kartbilden nedan tillsammans med befintliga skolor (gymnasieskolor, grundskolor och förskolor) i programområdets omgivning. Markeringen visar endast var behovet finns och ska inte läsas som ett förslag till exakt placering av skoltomt.



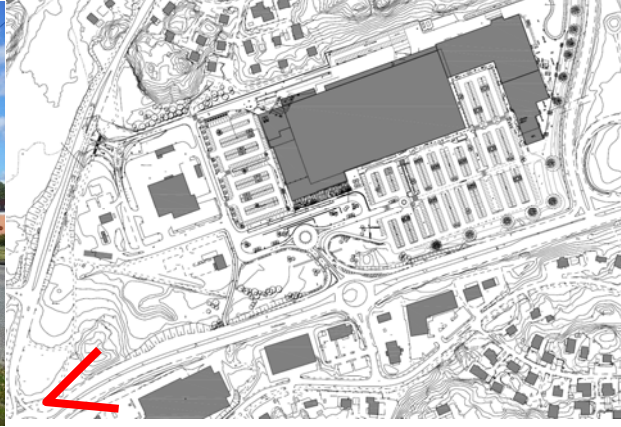
Karta som visar befintliga skolor i programområdets omgivning. Behov av ny F-6 skola i norra Handen ca år 2020–2024 är markerat med svart prickad cirkel.

## 4.3 Trafik

### 4.3.1 Gator, vägar och trafikmängder

Programområdet angörs med biltrafik från Gudöbroleden och från Gamla Nynäsvägen. Trafikplats Handen, som angränsar till området i öst, är ytineffektiv och har framkomlighetsproblem. Trafikverket planerar att bygga om trafikljuskorsningarna vid på- och avfarternas på respektive sida om väg 73 till cirkulationsplatser. Den nya lösningen medger fortsatt ingen gång- och cykelpassage under motorvägen. Planavdelningen har tittat på alternativa yteffektivare lösningar. En ombyggnad är dessvärre inte ekonomiskt motiverad i dagsläget.

En övergripande trafikutredning har tagits fram för aktuellt programområde (rapport ”Övergripande utredningar avseende trafik, risk och buller för programuppdrag Port 73”, ÅF-Infrastructure AB, 2014-02-21). I rapporten redovisas beräknade trafikmängder i form av antal fordon per årscygn (f/d) år 2030. Gudöbroleden är en av de viktigaste infartsvägarna till centrala Handen, och är även utpekad som prioriterad väg för kollektivtrafik i den nationella vägdatan NVDB). Enligt dåvarande Vägverkets utredning från 2007 hade Gudöbroleden i detta läge år 2001 ett trafikflöde på 19 300 f/d. Denna siffra beräknas enligt trafikutredningen för aktuellt planprogram stiga till mellan 25 000-35 000 f/d år 2030. I en jämförelse med Stockholm, övre Norrmalm och Vasastan år 2000, så har S:t Eriksgatan och Birger Jarlsgatan liknande trafikmängder som Gudöbroleden år 2001, runt 20 000 f/d, medan de beräknade mängderna år 2030 ligger mellan Sveavägens och Valhallavägens mängder, samtliga vägar med en helt annan gestaltning.



*Gudöbroleden*

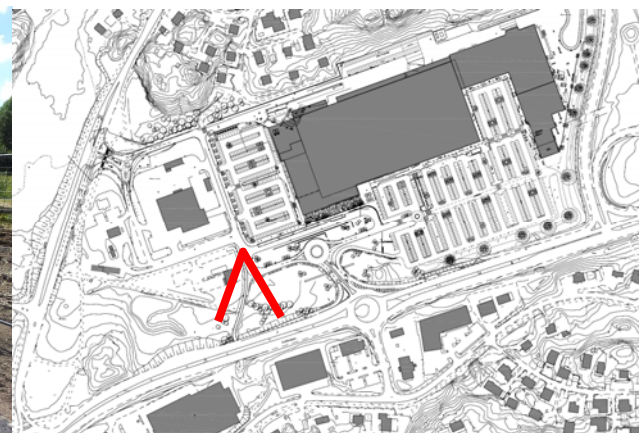
Gamla Nynäsvägen har enligt rapporten ca 8 800 f/d år 2030 på sträckan norr om Kolartorps allé, och ca 10 500 f/d på sträckan söder om Kolartorps allé fram till cirkulationsplatsen vid Gudöbroleden. Gamla Nynäsvägen ingår i ett regionalt stråk för cykelpendling.

#### 4.3.2 Kollektivtrafik

Området ligger c:a 1,5 km från Handens pendeltågsstation och c:a 1 km, eller ungefär 10 min promenad, från Stadsdel Vegas framtida dito. I dagsläget finns busshållplatser inom programområdet samt tre busslinjer som knyter Port 73 till omkringliggande kommuncentrum och pendeltågstationer (Vega, Haninge C, Jordbro station m.fl.). Utöver dessa finns tre linjer strax utanför området. De linjer som finns idag medger även kommunikationer med tunnelbanans gröna linje i Farsta.

#### 4.3.3 Gång- och cykeltrafik

Från söder och väst nås programområdet via en gång- och cykelväg som leds parallellt med Gamla Nynäsvägen och genom en tunnel under samma väg. Man kan också korsa Gamla Nynäsvägen vid ett övergångsställe vid cirkulationsplatsen där den möter Gudöbroleden. Österifrån, från andra sidan väg 73, nås området via en bro och genom småhusområdet norrifrån eller via Vendelsövägen under väg 73 och sedan genom en tunnel under Gudöbroleden, som också torde vara huvudentrén söderifrån för gång- och cykeltrafik.



*Gångtunnel mot Handen*

## 4.4 Landskap och natur

### 4.4.1 Mark och vegetation

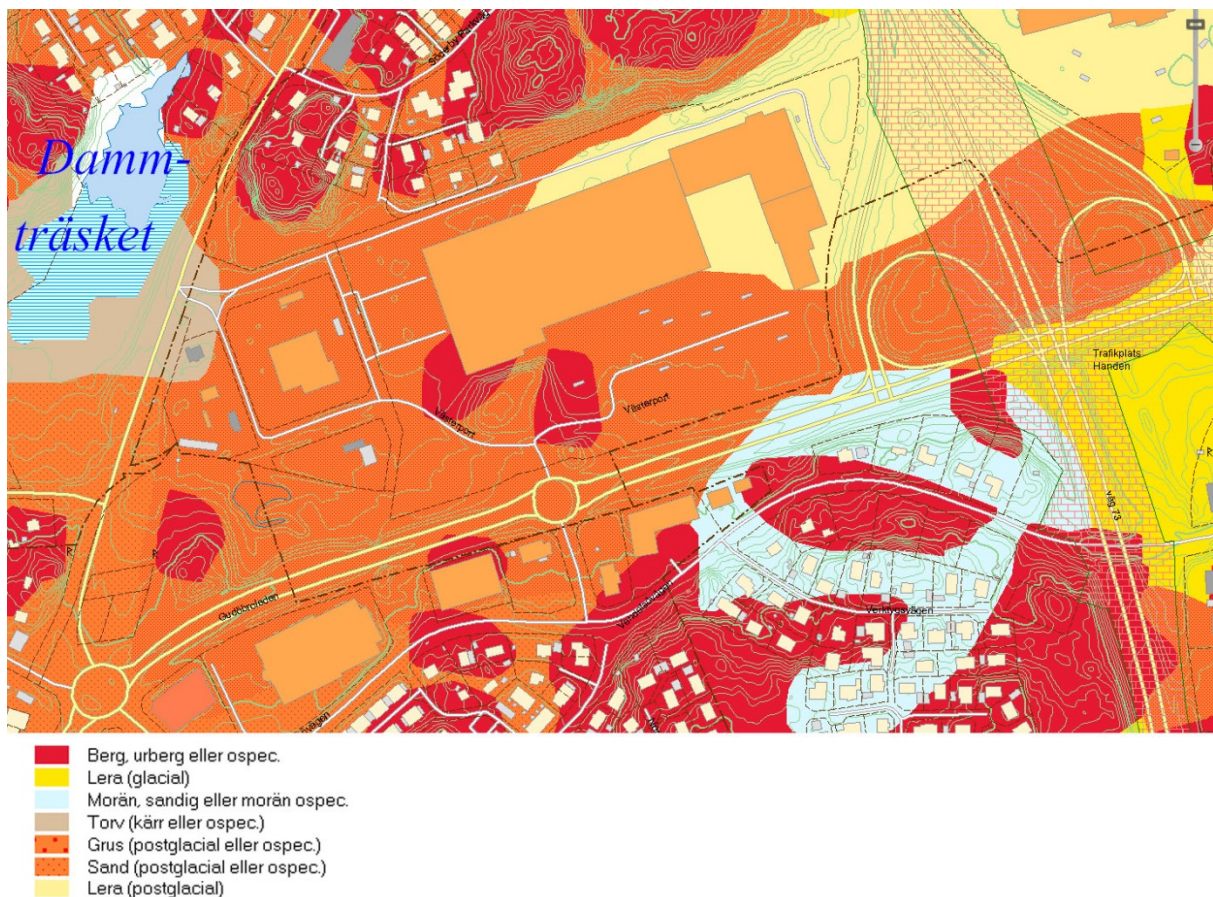
Större delen av programområdet består av hårdgjorda ytor såsom tak och asfalterade parkeringsytor. Utöver detta finns rester av ursprunglig växtlighet, barrträd, med mellanliggande oklippta gräspartier i kombination med pionjärväxter som asp och sälg. Infarten till Port 73 från Gudöbroleden karakteriseras av uppvuxen vegetation som tillsammans med berg i dagen utgör rester av ett skogsparti. I norr gränsar programområdet till ett ganska kuperat skogsparti med blandskog med en del värdefulla gamla ekar. Kommunens mark i den sydvästra delen av området utgörs av parkmark. Här finns bland annat en kulle vid Gudöbroleden med uppvuxen vegetation.

Inga höga naturvärden eller skyddad natur finns utpekade inom området.

### 4.4.2 Geologi

Den dominerande jordarten i området är svallsediment, finsand (infiltrationsbenägen jordart). Inom planområdet finns även partier av berg och postglacial lera.

Programområdet ligger inom normalrisk för radon.



*Karta som visar geologiska förhållanden inom programområdet.*

### 4.4.3 Topografi

Större delen av programområdet är relativt flackt och ligger i en sänka. Några mindre höjder finns dock. Dessa återfinns i områdets mitt, norr om infarten till Port 73 från Gudöbroleden samt i ett mindre parkområde av sparad skog som utgör planområdets sydvästra del.

I norr gränsar området till ett kuperat skogsparti med en högsta nivåskillnad om 22 meter över programområdets närmast anslutande mark.



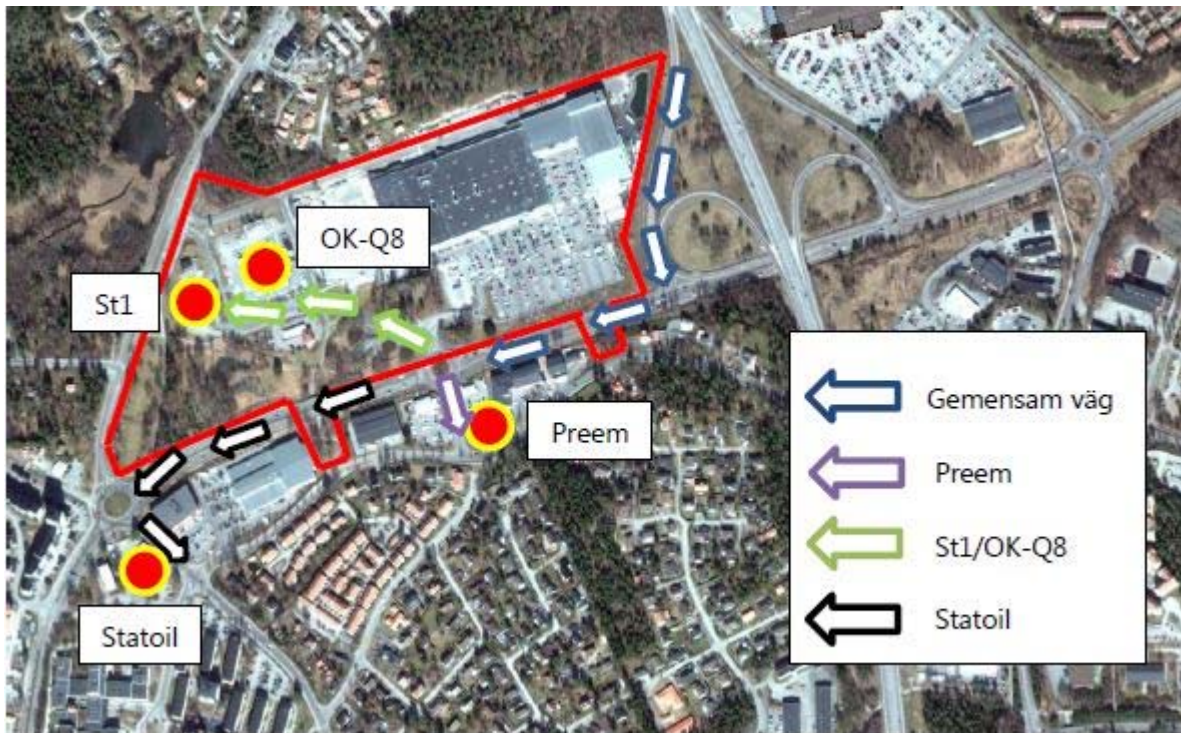
Modellbild som visar höjdkurvor och topografi.

## 4.5 Risker och störningar

### 4.5.1 Befintliga verksamheter (bensinstationer)

Inom en radie av ca 500 meter från programområdet finns i dagsläget sju bensinstationer lokaliserade (inkluderande OKQ8 och St1 inom programområdet). Närmast belägna bensinstationer utanför programområdet är Statoil vid Dalarövägen och Preem vid Vendelsömalmsvägen, se kartbild på sidan 16 nedan.

Riskkällor inom bensinstationer gäller hantering av brandfarlig vätska/gas och omfattas exempelvis av cistern ovan mark och uppställningsplats för tankfordon. Viktigt är att dessa riskkällor placeras på tillräckliga skyddsavstånd från bebyggelse. Den övergripande riskutredningen rekommenderar utifrån ett personriskperspektiv ett skyddsavstånd på minst 50 meter från bensinstationer till nybyggnation.



Översiktsbild som visar leveransvägar till bensinstationer inom och i direkt anslutning till programområdet.

#### 4.5.2 Transporter av farligt gods

Väg 73 är primär transportled för farligt gods. Gudöbroleden är sekundär transportled för farligt gods från trafikplats Handen österut. Dock transporteras fordonsbränslen även på sträckan söder om programområdet. Leveransvägar till de olika bensinstationerna finns redovisade på flygfotot ovan.

Till OK-Q8 och St1 inom programområdet färdas leveranser av farligt gods på väg 73, Gudöbroleden och sedan via cirkulationsplatsen på Gudöbroleden in på Nynäsvägen (ej att förväxla med väg 73). Leveranser av farligt gods till Statoil färdas på Gudöbroleden och sedan via cirkulationsplatsen vid slutet av Gudöbroleden in på Dalarövägen. Leveranser till Preem färdas på väg 73, Gudöbroleden och sedan via cirkulationsplatsen i mitten av Gudöbroleden in på Vendelsömalmsvägen. Preem kan således sägas endast påverka den östra delen av programområdet vid Port 73:s infartsrondell.

Genomförd riskutredning rekommenderar utifrån ett personriskperspektiv ett skyddsavstånd på minst 25 meter från Gudöbroleden till ny bebyggelse samt minst 25 meter från infartsvägen till OK-Q8/St1.

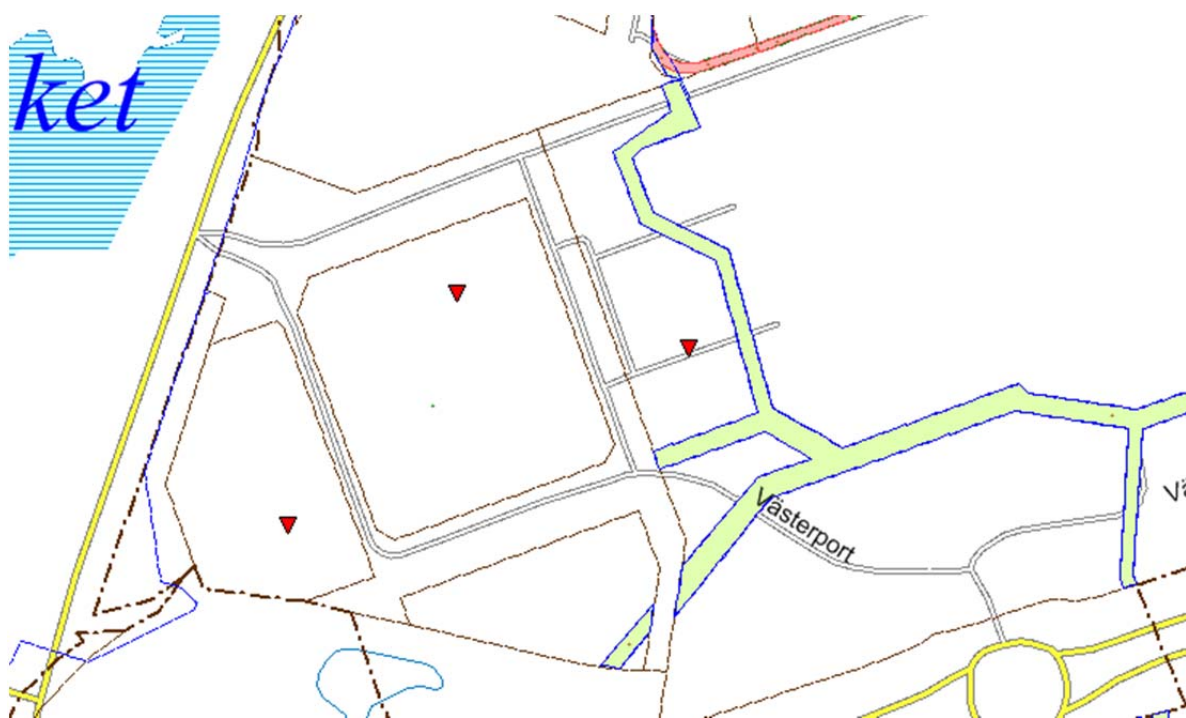
#### 4.5.3 Buller

Programområdet i sin helhet utsätts för trafikbuller från omgivande trafikleder/vägar (Gamla Nynäsvägen, Gudöbroleden och väg 73). Området väster om Port 73 utsätts för trafikbuller främst från Gudöbroleden och Gamla Nynäsvägen.

#### 4.5.4 Förorenad mark

Förekomster av förorenad mark finns sannolikt inom området, se kartbild nedan. Risk avser petroleumföroreningar i jord och grundvatten.





*Kartbild som visar potentiella förekomster av markföroreningar i områdets västra del (röda trianglar).*

## 4.6 Fornlämningar

En milstolpe av sten med syfte att markera avstånd fanns tidigare i programområdets sydvästra del. Enligt Riksantikvarieämbetet har fornlämningen (RAÄ Österhaninge 304:1) flyttats till västra sidan om Gamla Nynäsvägen.

## 4.7 Teknisk försörjning

### 4.7.1 Vatten och avlopp

Inom området finns ett utbyggt vatten- och avloppsledningsnät. Befintliga ledningar kommer att vara i behov av att flyttas vid en utveckling av området. En kapacitetutredning måste utföras på vatten- och avloppsnätet för att kunna säkerställa leveransen.

### 4.7.2 Dagvatten

Haninge kommuns dagvattenstrategi, antagen av kommunfullmäktige 2005-04-04, är vägledande beträffande dagvattenhanteringen. Där föreslås bland annat att vattenbalansen ska bevaras, översvämningar ska undvikas, föroreningar av dagvattnet förhindras, förorenat dagvatten ska renas samt att dagvattnet nyttjas för att skapa vackra vattenmiljöer.

Programområdets recipient är Drevviken via dagvattenledningar och diken. Drevviken har krav på förbättring från måttlig till god ekologisk status senast 2021. Ledningsnätet ligger lägre än Dammräsk på den västra sidan av Gamla Nynäsvägen.

I nordöst och sydväst finns dagvattendammar. Dagvattendammen i sydväst har till syfte att fördröja/renera dagvattenflödena från Folkparksområdet och, vid låga flöden, från resten av norra Handen (annars passerar de flödena i ledning), se kartbild på sidan 18. Funktionen måste finnas kvar i framtiden.

Det har vid simulering visats att det råder översvänningsrisk inom området, och att det behövs flödesfördröjning (IVL, Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys Haninge kommun, 2013).



*Kartbild som visar befintlig dagvattendamm i förhållande till Folkparksområdet och norra Handen.*



*I IVL, Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys Haninge kommun, redovisas att programområdets topografi utgör en säkna med översvämningsrisk.*

#### 4.7.3 Fjärrvärme

Fjärrvärme finns utbyggt inom området.

#### 4.7.4 EI

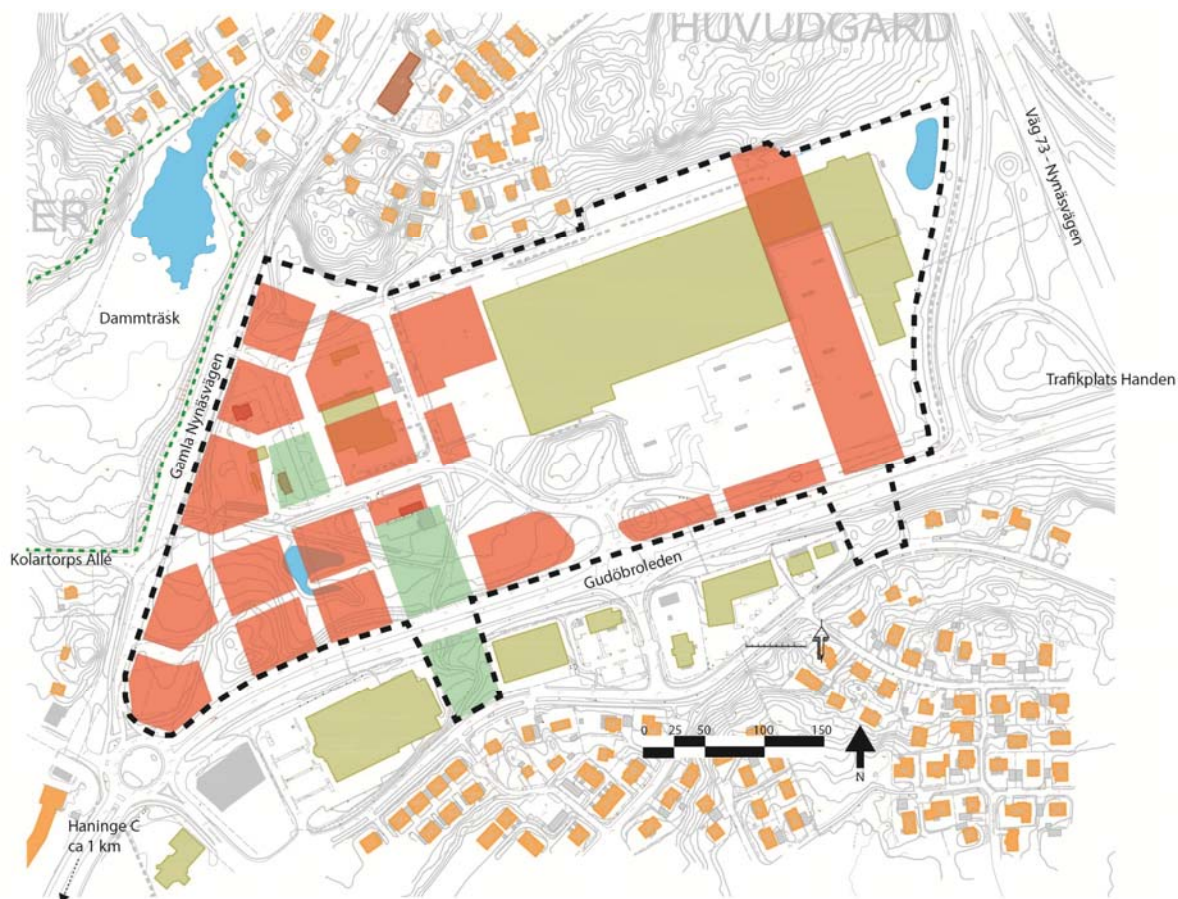
Vattenfall har en stor nätstation vid bensinstationerna.

# 5. PROGRAMFÖRSLAGET

## 5.1 Områdets struktur – inriktning och mål

Programförslaget ligger i linje med visionerna om den attraktiva blandstaden från utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan Haninge från 2011 (se beskrivning på sidan 7). Förslaget ska skapa förutsättningar för en blandning och integration av olika funktioner och verksamheter där den nya stadsdelen väster om Port 73 knyts ihop med handelsplatsen och utvecklingen av denna till en helhetsmiljö. Området ska utvecklas till en levande, upplevelserik och attraktiv stadsmiljö och till en integrerad del av det framtida sammanhängande stadsstråket Haninge Centrum–Vega. Stadsutvecklingen ska bidra till en mer sammanhållen stadskärna och bebyggelsestruktur. Bebyggelsestrukturen formas och utvecklas över tid med hållbarhet i fokus och i samarbete med många olika aktörer från planprocess till byggskede och förvaltning.

Nedan redovisas ett förslag till kvartersstruktur. Strukturen är en syntes av de förslag som togs fram i det parallella uppdraget beskrivet i inledningen. Förslaget till kvartersstruktur ska inte läsas som ett färdigt planförslag, utan endast som ett underlag till planprogrammet. I olika avsnitt nedan beskrivs aspekter som kommer att behöva arbetas in i strukturen innan detaljplanering kan påbörjas.



*Illustration som visar den kvarterstruktur som blev resultatet av genomfört parallellt uppdrag. Förslaget ska inte ses som ett färdigt planförslag, utan som ett underlag till planprogrammet.*

Rapporten ”Tätare Haninge” (beskriven på sidan 10 ovan) framhåller att en medveten förtätning av den regionala stadskärnan kan medföra såväl ekonomiska som sociala mervärden, bland annat genom att utnyttja centrala lägen, skapa parknära bostäder, stärka serviceunderlaget, öka blandningen av bostäder och verksamheter, minska bilberoendet och levandegöra stadsmiljöer.

## 5.2 Bostäder

Programförslaget skapar förutsättningar för omkring 900 bostäder i ca 12 kvarter. Siffrorna är relativt osäkra i det här skedet i och med att mängden bostäder och kvarter är beroende av bland annat hur dagvattenhanteringen kan lösas inom området, vilken höjdskala som blir aktuell inom de olika kvarteren, förskolors placering och utformning, slutgiltigt val av lägenhetsstorlekar, trafikbullrets påverkan, risk- och skyddsavstånd m.m.

Nya bostäder föreslås prövas i den västra delen av programområdet mellan Port 73 och Gamla Nynäsvägen, se karta nedan.



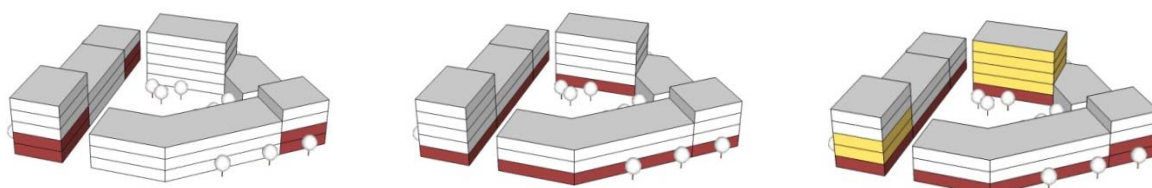
*Diagram som visar var placering av bostäder föreslås prövas (områdets västra delar, yta med orange färg).*

## 5.3 Kommersiell service

Inom bostadskvarteren ska kommande detaljplanering pröva möjligheter för lokaler för olika centrumverksamheter i bottenvåning. Centrumverksamhet avser all sådan verksamhet som bör

ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Exempelvis kan det röra sig om offentlig service i form av föreningslokaler, bibliotek, kontor m.m., men även kommersiell service i form av exempelvis butiker, restauranger, bio eller liknande.

I vissa strategiska lägen där det bedöms lämpligt kan även en vertikal blandning av centrumverksamheter (exempelvis kontor) och bostäder i flera våningsplan prövas. Hur stort antal kvm BTA (bruttoarea) verksamheter som kan bli aktuellt inom programområdet är svårt att bedöma i detta skede. En generell inriktning för det fortsatta arbetet ska vara att i första hand få in verksamhetslokaler i bottenvåningarna vid det framtida stråket som kopplar ihop platsbildningen och busshållplatserna vid Port 73 med Kolartorps Allé (se vidare avsnitt ”Kopplingar” på sidan 25-26 nedan). Kvarterens hörn ska då prioriteras vid placeringen av lokaler.



*Principskiss som visar att olika placeringar av verksamhetslokaler inom kvarteren är möjliga. Hörnen ska dock prioriteras.*

I samband med planarbetet inför utbyggnaden av Coop Forum till Port 73 (som inte är fullt realiserad än) gjordes år 2006 en handelsutredning som beräknade att Haninge centrum mellan 2004 och 2010, trots konkurrensen från Port 73, skulle få en sällanköpsvarutillväxt på ca 12 %. Detta tack vare att efterfrågan beräknades öka med 20 % under samma period.

Med tanke på all den bostadsförtätning som sker i centrala Haninge torde det finnas utrymme för det handelsytillskott som förslaget innebär. Port 73 är heller inte ett externhandelsområde i den meningen att det ligger utanför stadsdels- eller tätortscentrum. Snarare ligger Port 73 centralt i den i RUFs utpekade regionala stadskärnan, på gång- och cykelavstånd från merparten av den blivande stadskärnan samtidigt som bilburna kan angöra området i stort sett direkt från väg 73 och därmed belasta stadsgatorna minimalt.

## 5.4 Offentlig service

Med den nya föreslagna bostadsbebyggelsen tillkommer ett behov av förskolor och platser inom grundskola. Ett nyckeltal att använda vid beräkning av behov av förskolor vid ny bostadsbebyggelse är 1 fsk/300 bostäder. Programförslaget skapar förutsättningar för ca 900 bostäder vilket innebär ett behov av 3 nya förskolor inom området.

I inriktningsbeslut från Grund- och förskolenämnden, daterat den 7 januari 2014, (beslut ska även tas i Kommunfullmäktige), ska förskolor i normalfallet vara dimensionerade för sex avdelningar (totalt ca 120 barn). Utbildningsförvaltningens egna riktvärden för en förskolegård är ca 60 kvm/barn och enligt riktlinjerna bör avsteg endast undantagsvis göras från detta nyckeltal och då företrädesvis i de fall då förskolan är placerad på ett sådant sätt att angränsande marktytor kan kompensera och möjliggöra aktiviteter för förskolans verksamhet. Exempel på sådana undantag kan vara förskolor som uppförs integrerade i fastigheter för andra ändamål eller på

annat sätt uppförs i stadslänkande miljöer. För att programförslaget ska kunna genomföras i sin nuvarande utformning krävs att avstegs görs från beskrivna riktvärden. Inför kommande detaljplanering behöver frågan utredas om huruvida avsteg kan tillämpas och i så fall hur förskolorna kan utformas inom området.

Utbildningsförvaltningens egna riktlinjer för en skolgårdsyta för årskurs F–6 är ca 30–35 kvm/elev exklusive eventuell bollplan. Endast i undantagsfall bör avsteg göras från detta nyckeltal och då företrädesvis i de fall då skolan är placerad på ett sådant sätt att angränsande markytor kan kompensera och möjliggöra aktiviteter för skolans verksamhet. Som beskrivet under avsnittet om förutsättningar ovan finns ett behov av en F–6 skola inom norra Handen (ca år 2020–2024). Kommande detaljplanering ska förhålla sig till detta behov.

Utöver möjlighet till verksamhetslokaler inom den nya kvartersstrukturen kan möjlighet att nyttja de stora platta taken på handelsbyggnaderna till planteringar, idrottsändamål e.d. utredas i kommande detaljplaner.

Förutsättningar skapas för eventuella äldreboenden inom bostadskvarteren då dessa ryms inom planbestämmelsen för bostadsändamål.

## 5.5 Stadsbyggnadsprinciper

Nedan redovisas ett antal stadsbyggnadsprinciper som ska vara vägledande vid framtagandet av kommande detaljplaner inom området. Stadsbyggnadsprinciperna illustrerar på vilket sätt byggnader, kvarter, gator, torg och parker kan fogas samman för att strukturen ska svara upp mot uppsatta visioner beskrivna ovan. Stadsbyggnadsprinciperna anger en ambitions- och kvalitetsnivå som kommer att utvecklas vidare tillsammans med olika aktörer i samband med kommande planutformning och säkras genom avtal och/eller planbestämmelser i detaljplan.

### 5.5.1 Övergripande stadsbild

Programområdet ska ges en visuellt intressant struktur som bygger på variation. Ambitionen är att små platser för spontana möten, visuell kontakt med livet på gårdarna, bostäder och verksamheter i blandning samt in- och utblickar ska skapa en levande och trygg stadsmiljö.

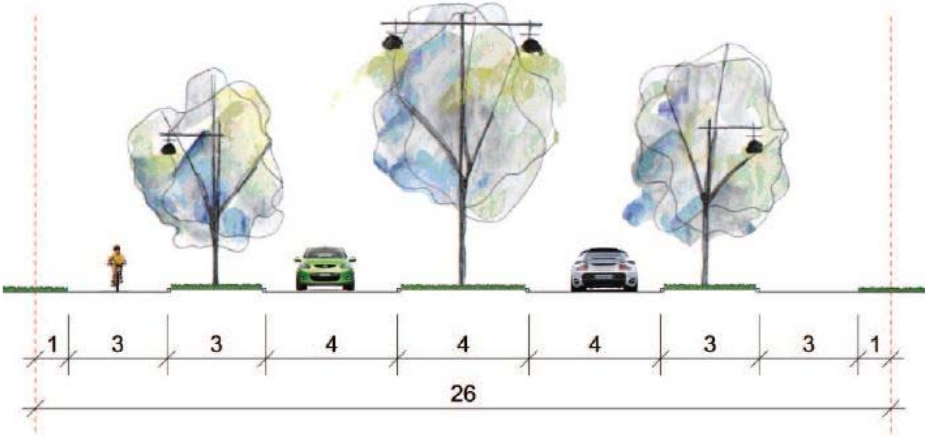
I underlaget till planprogrammet från tidigare nämnt parallellt uppdrag är den genomsnittliga byggnadshöjden inom programområdet generellt sett 3–4 våningar. I kommande detaljplanering kan det vara lämpligt att även pröva inslag av såväl högre som lägre skalor. Stadsbyggnadsmässiga motiv finns för att pröva inslag av högre bebyggelse exempelvis i och med att programmet föreslår en omvandling av Gudöbroleden till en stadsgata på sikt. Vid en omvandling av leden till en stadsgata kan delar av denna behöva mötas av en relativt hög bebyggelse för att ges en tydlig rumslighet.

Vid val av tillåtet antal våningar ska hänsyn tas till omgivande terräng och bebyggelse.

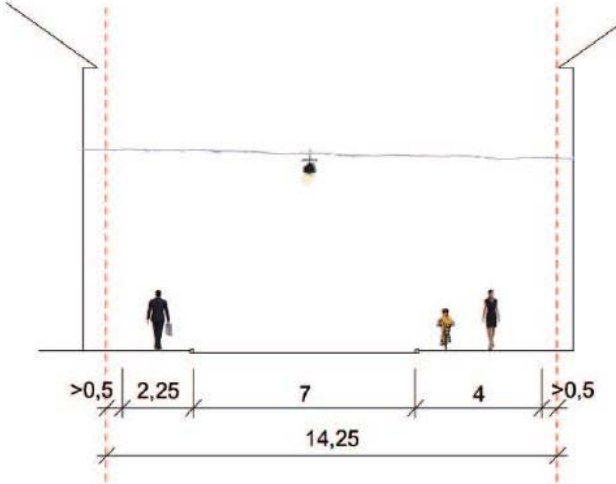
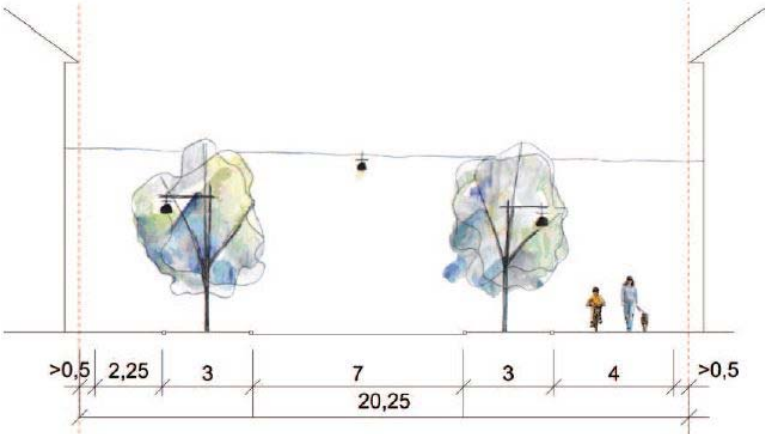
### 5.5.2 Gator

Programförslaget innebär att ett antal nya gator behöver anläggas. Kommunens getsaltningsprogram för den yttre miljön beskrivet under ”Tidigare ställningstaganden” på sidan 8 ska utgöra ett underlag för projektering, bygglovhantering, byggande och förvaltning av gatorna inom programområdet. Nedan redovisas typsektioner för genomfartsgata/infart, huvudgator samt lokalgator inom zon 1.

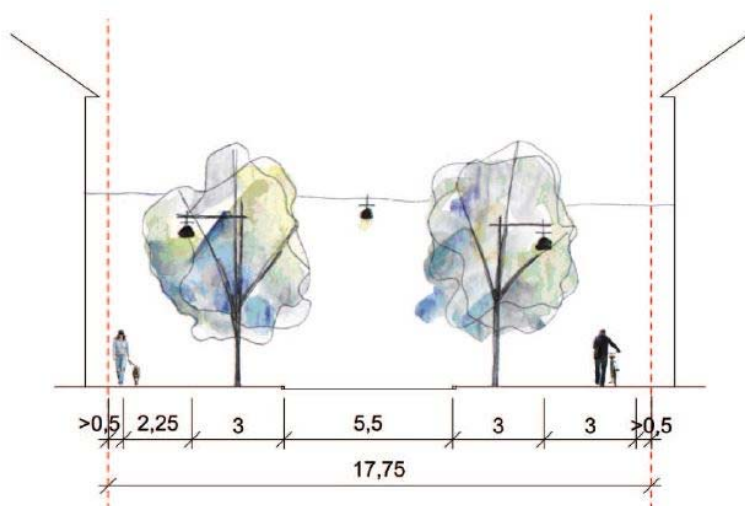
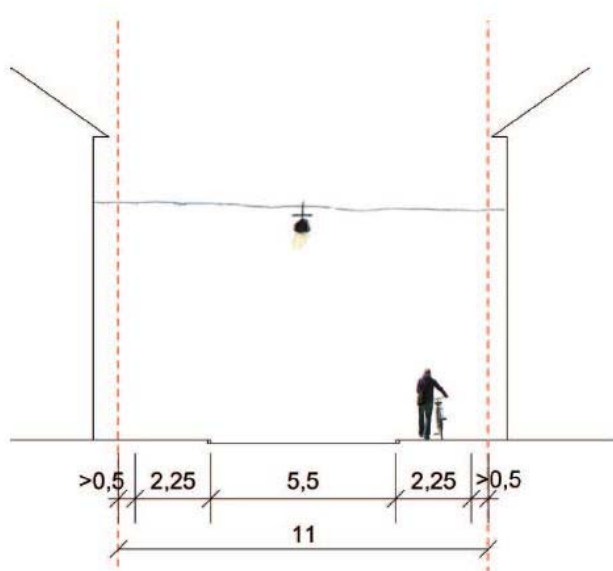
*Genomfartsgata/ infart:*



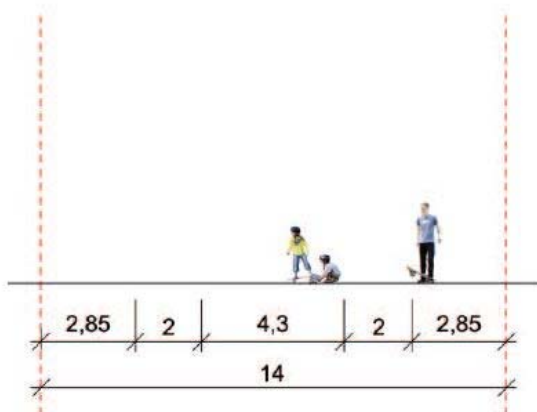
*Huvudgator:*



*Lokalgator:*



*Lokalgata, gåfartsområde:*





### 5.5.3 Torg och parker

Mindre torg och platsbildningar ska utformas så att de fyller funktionen av en mötesplats. De kan exempelvis möbleras med sittbänkar. Markbeläggningen ska domineras av hårdgjorda ytor.

Parker inom området ger utrymme för aktiviteter, lek och rekreation och anläggs exempelvis med gång- och cykelvägar, planteringar, trädgrupper, sittgrupper och mindre lekplatser. Den naturliga topografin samt uppvuxna träd bör så långt som möjligt tas tillvara. Parker inom området blir naturliga mötesplatser för boende och besökare i stadsdelen.

### 5.5.4 Kvarter

Bostäderna grupperas inom kvarteren så att tydliga gatu- respektive gårdsrum bildas. Den livligare gatusidan bildar därmed det offentliga rummet, medan det lugnare gårdsrummet antingen utgörs av den enskilda och/eller gemensamma trädgården eller också av park eller naturmark. Inom gårdarna skapas utrymme för lek och samvaro och även planteringar, gräsytor och odling. För de mindre gårdarna kan lekplats hänvisas till intilliggande park.

Möjlighet till uthusbebyggelse (exempelvis cykelförvaring och sophantering) ska finnas, något som också bidrar till en småskalig gårdsmiljö. Viktigt är att det finns en tydlighet i vad som är privat och vad som är offentligt. Gårdarna ska erbjuda en trygg utemiljö. Visuella kopplingar mellan och inom kvarteren eftersträvas liksom blandade hustyper, upplåtelseformer och bo- och ägandeformer. Ambitionen är att detta ska skapa förutsättningar för mångfald.

Inom kvarteren tillåts placeringen av bebyggelsen variera för att skapa varierade gårdsrum och bidra till ett levande gaturum. Bebyggelsen utformas generellt mer sluten mot Gudöbroleden och Gamla Nynäsvägen och mer öppen och varierad mot lokalgatorna inom programområdet.

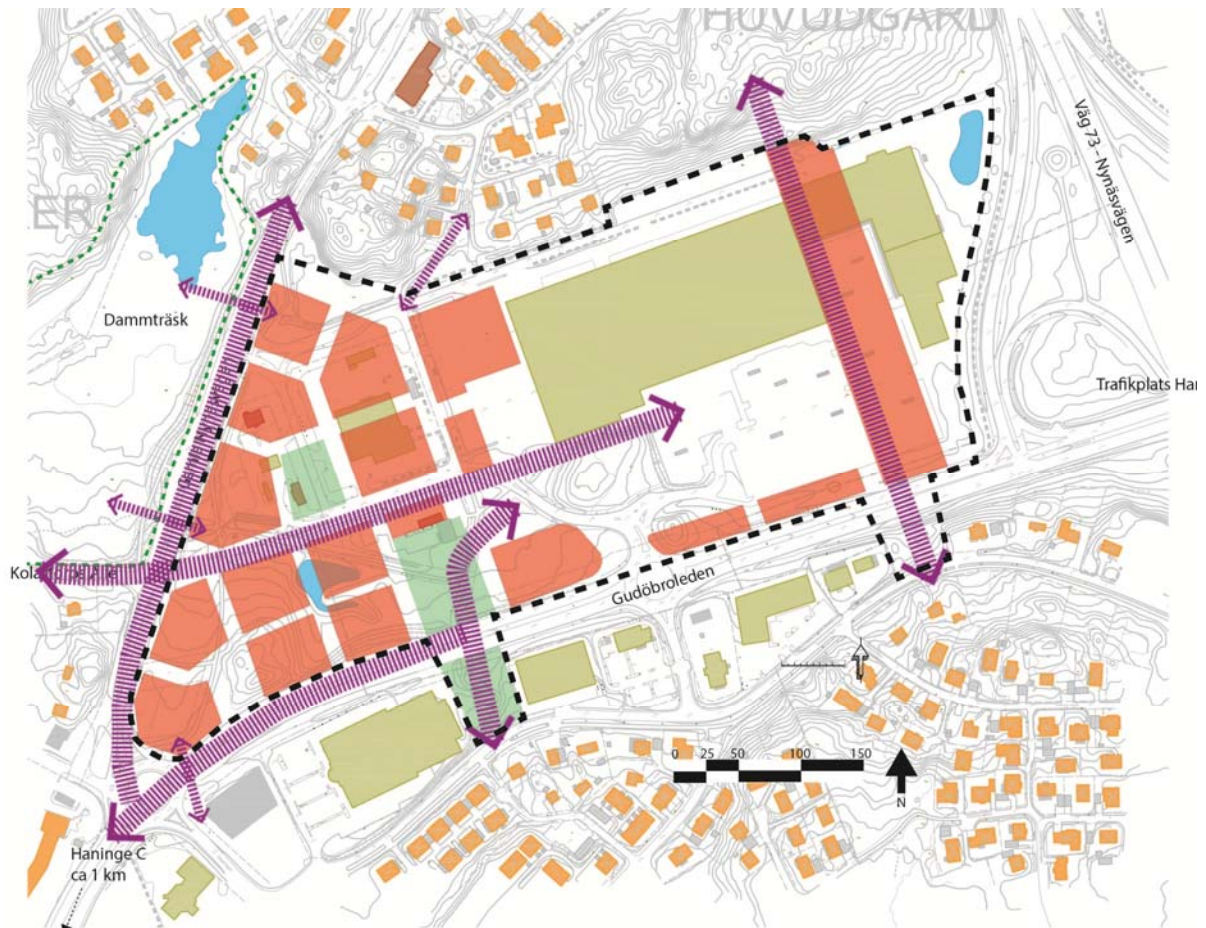
### 5.5.5 Byggnader

Utformningen av byggnaderna inom området är avgörande för upplevelsen av området. Haninge kommun håller för närvarande på att ta fram ett arkitekturprogram som ska utgöra underlag vid kommande detaljplanering och framtagande av gestaltungsprogram. Samråd om förslag till arkitekturprogram beräknas ske under våren 2014.

## 5.6 Kopplingar

En viktig del i att uppnå kommunfullmäktiges mål om minskade koldioxidutsläpp är att i planarbetet i första hand prioritera gående, i andra hand cyklister, i tredje hand kollektivtrafikresenärer och i sista hand bilister. Rent avståndsmässigt är programområdet lätt att nå för cyklister och fotgängare från stora delar av den i RUFSS utpekade regionala stadskärnan, men det är av största vikt att kopplingarna till intilliggande områden blir bra, att området införlivas i stadsväven. Gudöbroleden och i synnerhet väg 73 utgör barriärer. Viktigt är att programområdet inte delas upp i en isolerad bostadsenkla intill ett stort isolerat volymhandelsområde.

Relationen mot Haninge Centrum och centrala Handen är viktig att stärka liksom till Stadsdel Vega i nordväst och österut över väg 73.



*Diagram som visar viktiga kopplingar och stråk*

## 5.7 Trafik

### 5.7.1 Gator och gc-vägar

Genomförd trafikutredning rekommenderar att antalet utfarter från lokalgatorna mot omkringliggande gatunät hålls nere. Detta för att bibehålla en god framkomlighet. När det gäller exempelvis Gudöbroleden så kommer, utöver trafiken, ett stort antal personer ha behov av att korsa vägen för att ta sig till och från området. Detta innebär att framkomligheten på vägen, liksom över den, bör vara god. För närvarande pågår arbete med en övergripande trafikmodellering för Haninge kommun som ska beaktas i kommande detaljplanprocess.

Gatorna inom området ska utformas med hänsyn till tillgänglighet och framkomlighet för större fordon som exempelvis brandbil, ambulans, sophämtningsfordon etc. Gestaltungsprogrammet för den yttre miljön i Haninge kommun (se sid. 8 samt 22–24 ovan) ska utgöra ett underlag för projektering, bygglovhantering, byggande och förvaltning av gatorna.

Nedan illustreras befintliga cykelstråk i heldragen linje (lila = regionalt cykelstråk och brunt = lokalt cykelstråk). Det regionala cykelstråket i väster längs med Gamla Nynäsvägen går idag i del inom programområdet. Vid en utbyggnad kommer cykelstråket att behöva gå parallellt med Gamla Nynäsvägen enligt kartan nedan. Streckade linjer visar förslag på framtida gc-vägar.



*Illustration som visar befintliga och föreslagna gc-stråk*

### 5.7.2 Parkeringsprinciper

Boendeparkeringen inom området med bostäder väster om Port 73 löses genom parkering i garage. Utöver detta kommer lokalgatorna att inrymma kanstensparkering för besöksparkering och övrigt rörligt behov. Samlade markparkeringar ska i möjligast mån undvikas. Enligt genomförd trafikutredning bedöms kantstensparkering på Gudöbroleden inte vara lämpligt med hänsyn till framkomlighet.

Parkeringsbehov och -norm för bostäder och verksamheter ska utredas i kommande detalplaner. Viktigt att ta hänsyn till är den övergripande parkeringsutredning som kommunen för närvarande håller på att ta fram. Vidare ska hänsyn tas till tidigare nämnd trafikmodellering.

Frågor som särskilt ska behandlas och utredas vid fastställande av p-norm är:

1. Möjligheter till samutnyttjande avseende såväl boendeparkering som parkering för verksamhet.
2. Eventuell differentiering av p-normen

Utöver bilparkering behöver möjlighet att på ett tryggt sätt kunna parkera cykeln anordnas inom området. Kommunens cykelplan anger bl.a. att cykelparkering bör ingå i alla nybyggnadsprojekt. Väl planerade och designade cykelparkeringar bidrar till att öka statusen för cykeln som färdmedel och blir ett positivt inslag i gatumiljön och inom gårdsmiljöer. Cykelparkeringen bör vara väderskyddad åtminstone vid större målpunkter och knutpunkter. För att det ska upplevas

som tryggt att använda parkeringen ska den ligga synligt och vara upplyst. Viktigt är att ta hänsyn till funktionshindrades behov. En annan viktig princip vid utformningen av cykelparkering är att de bör placeras högst 25 meter från målpunkt.

En specifik norm för minsta antal cykelplatser/bostad ska utredas och fastställas i kommande detaljplan.

### 5.7.3 Kollektivtrafik

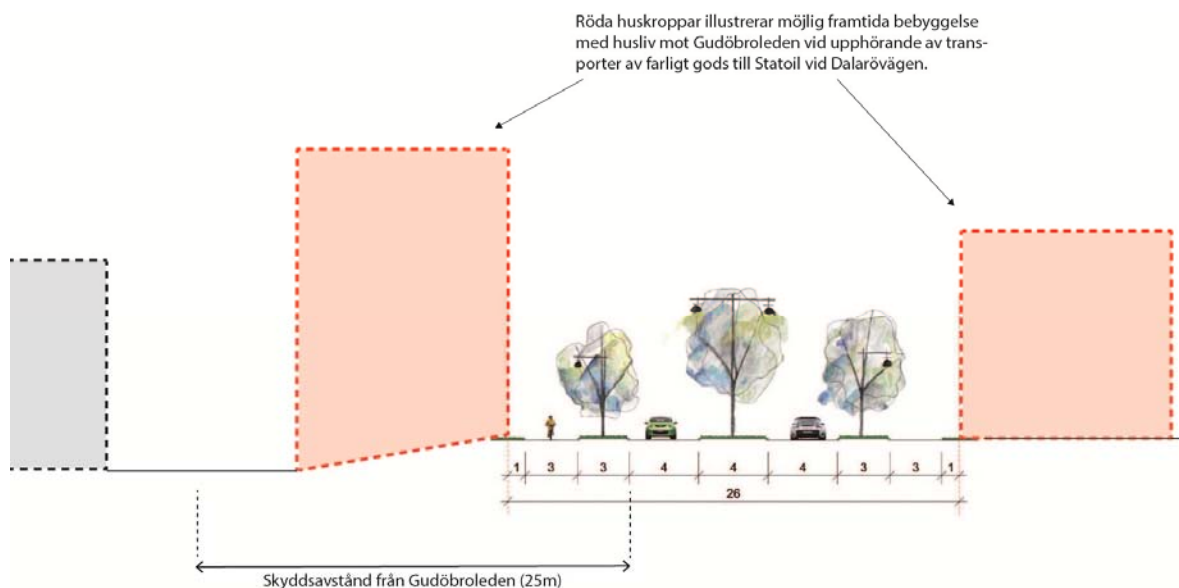
Gällande kollektivtrafik kan en utvecklad handel och bebyggelse inom området tillsammans med utvecklingen av nya Stadsdel Vega eventuellt innebära att nya linjer blir aktuella i framtiden. Kollektivtrafikens framkomlighet i vägnätet är av största vikt för att kunna erbjuda attraktiva och konkurrenskraftiga alternativ till biltrafiken.

## 5.8 Gudöbroleden

Som beskrivet ovan rekommenderar den övergripande riskanalys som tagits fram ett skyddsavstånd om minst 25 m för ny bebyggelse till transportväg för farligt gods, i det här fallet Gudöbroleden och infarterna till St1 och OK-Q8.

Kommunen är väghållare för Gudöbroleden direkt söder om programområdet. Ambitionen på sikt är att omvandla Gudöbroleden söder om programområdet till en stadsgata. Det ska vid kommande detaljplaneprocess beaktas att transporter av farligt gods på Gudöbroleden i framtiden kan komma att försvinna. Det är viktigt att en trafikledsreformering av gaturummet inte cementeras genom placeringen av ny bebyggelse utan att avståndet till Gudöbroleden anpassas så att ytterligare en huskropp kan uppföras i gatulivet i framtiden (genom att då upprätta ny detaljplan).

I dagsläget är Gudöbroledens vägområde 24–25 meter brett vilket innebär att det finns en stor potential att förbättra framkomligheten för fotgängare, cyklister och kollektivtrafikanter.



*Principsektion som visar principer för en omvandling av Gudöbroleden till en stadsgata.*

## 5.9 Stadsdelsparker och parkstråk

Ny bostadsbebyggelse inom programområdet skapar ett behov av rekreativsmöjligheter och bostadsnära park/natur. Haninge kommuns grönplan fastslår riktvärden för hur mycket grönytor som ska finnas tillgängligt inom olika avstånd från bostadsområden, se tabell nedan.

| Bostadsnära park/natur                                | Promenadområde                 | Strövområde      | Gröna stråk      |
|---|--------------------------------|------------------|------------------|
| 20 000 kvm eller 50 kvm/lgh inom 300 m utan barriärer | 200 000 kvm (20 ha) inom 500 m | 200 ha inom 3 km | Minst 20 m breda |

För att nå upp till angivna riktvärden är det viktigt att kopplingar från området till parkområdet runt Dammtjärsk och vidare upp mot Vega utformas på ett bra sätt och att framtida utformning av Gamla Nynäsvägen bidrar till att minska barriäreffekten.

Programförslaget innebär att ett sammanhängande system av gröna rum med olika storlek, karaktär och innehåll ska anläggas och integreras i strukturen. Parker inom området ökar även tillgängligheten till anlagd park för omkringliggande bostadsbebyggelse.

På ett gångavstånd på 1–2 km finns det stora strövområdet Rudan med kopplingar till det ännu större Hanveden. Hanvedens stora naturområde är av riksintresse för det rörliga friluftslivet.

## 5.10 Risk

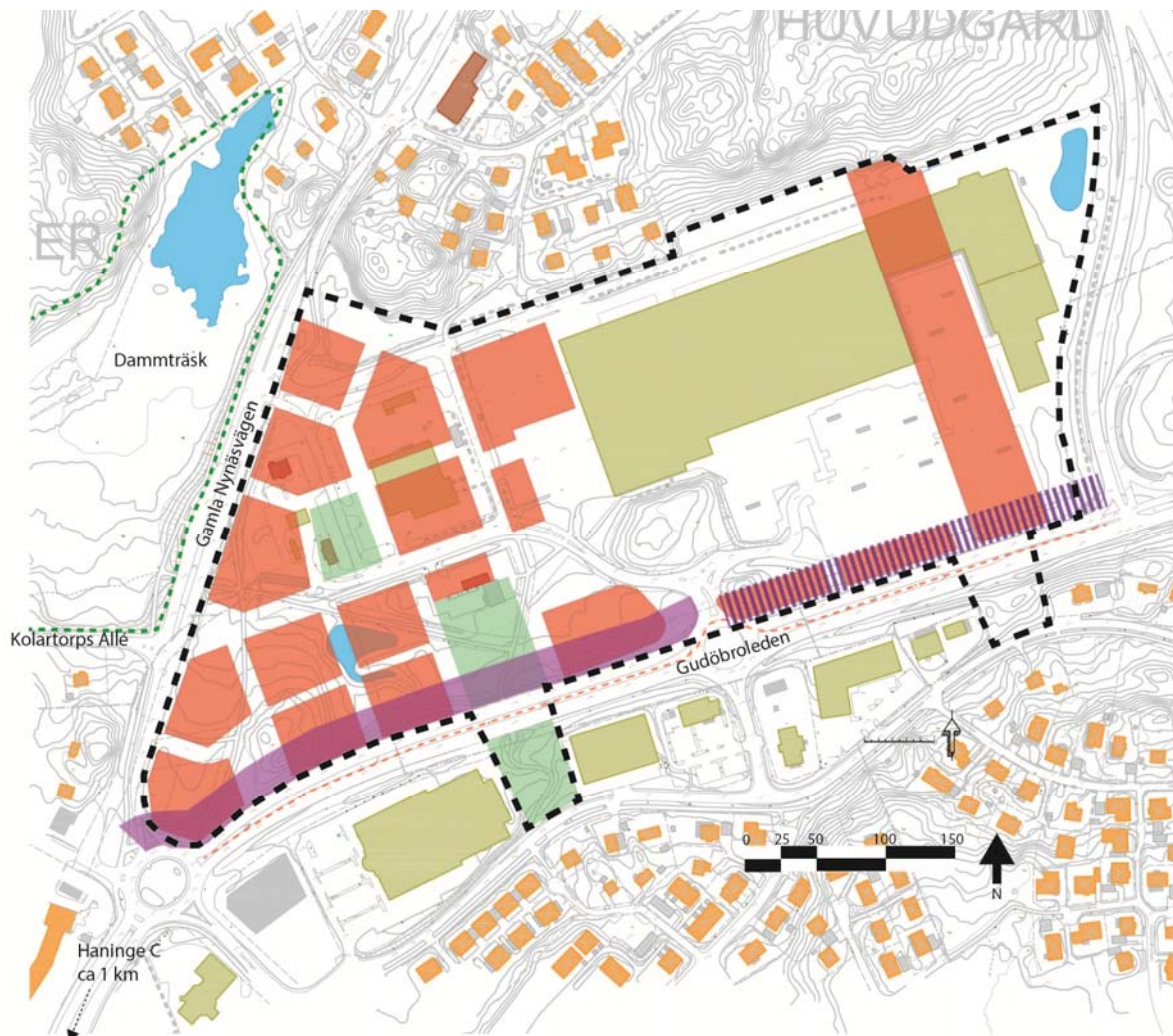
Genomförd övergripande riskutredning redovisar rekommenderade skyddsavstånd från ny bebyggelse till bensinstationerna inom området om minst 50 meter, samt 25 meter till transportvägar för farligt gods. På en övergripande nivå belyses nedan konsekvenserna av en omlokalisering av befintliga bensinstationer i förhållande till andel byggbar mark/kvarter för bostäder samt vad det innebär om en eller båda stationerna blir kvar. För information om hur bebyggelsen längs med Gudöbroleden avses hanteras, se föregående sida.

### 5.10.1 Alternativ 1: omlokaliserade bensinstationer

Ett genomförande av programförslaget i sin helhet innebär att befintliga bensinstationer måste omlokaliseras. En omlokalisering innebär att skyddsavstånd till stationer samt infartsvägar försvinner och att dessa zoner kan bebyggas. Skyddszon mot Gudöbroleden kvarstår dock i detta scenario så länge transport av farligt gods sker på Gudöbroleden till Statoil vid Dalarövägen, vilket får påverkan på de kvarter som placeras mot vägen.

För att marken vid befintliga bensinstationer ska kunna användas för bostäder krävs sannolikt omfattande sanering av marken. Hänsyn måste även tas till risker som föreligger kring explosioner vid marksaneringen och schaktning.

Nedan illustreras vilka delar av området som är möjliga att bebygga. Lila färg illustrerar skyddsavstånd på 25 meter till Gudöbroleden. Den östra delen är skrafferad då sällanköpshandel inte kräver samma skyddsavstånd som bostäder och handel. En fördjupad riskanalys kan vid sådan verksamhet föreslå åtgärder för att kunna bygga närmare Gudöbroleden.

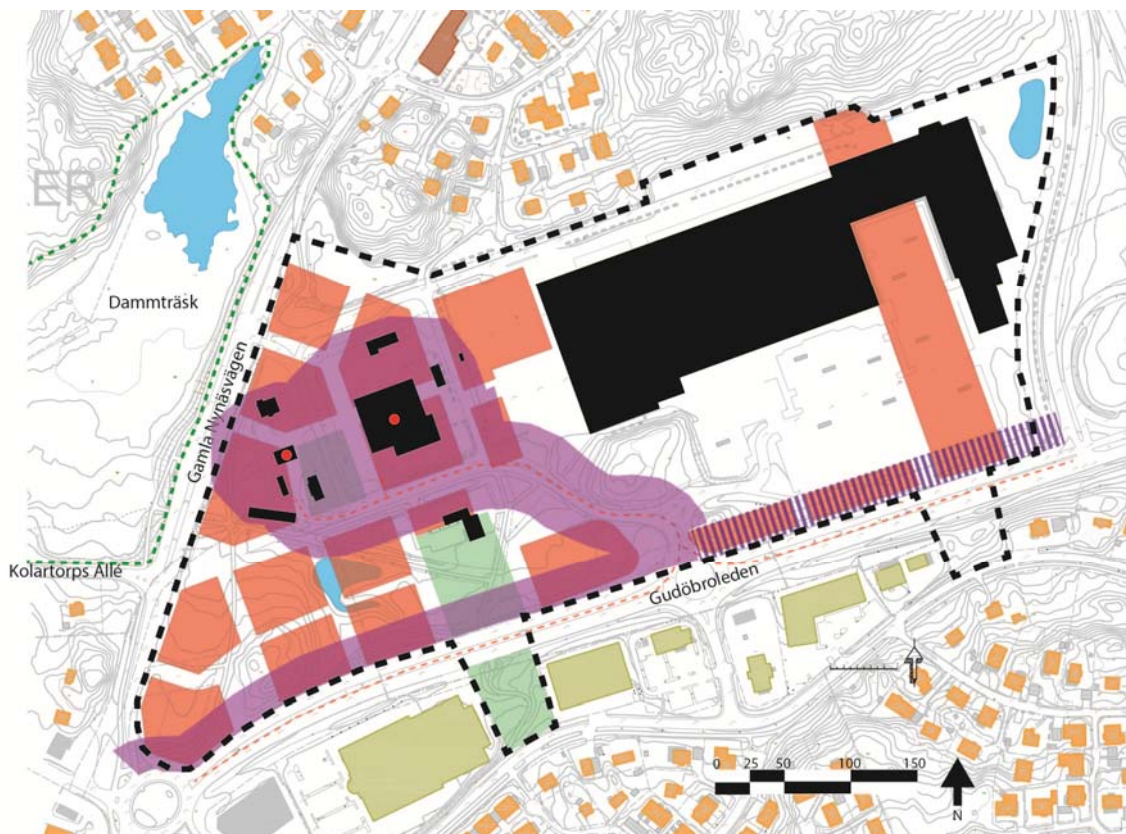


*Illustration av vilka delar som är möjliga att bebygga.*

### 5.10.2 Alternativ 2: Kvarliggande bensinstation(er)

Ett scenario där en eller båda stationerna blir kvar inom området får stora konsekvenser, dels på mängden byggbar mark, men även på förutsättningar att skapa en god boendemiljö. Utöver de olycksrisker som är förknippade med bensinstationerna måste hänsyn även tas till mer långsiktiga hälsorisker och störande faktorer såsom ljud, buller, lukt m.m. Möjligheter att eventuellt minska skyddsavstånd genom olika typer av skyddsåtgärder ska utredas i en fördjupad riskanalys.

Nedan illustreras vilken påverkan skyddsavstånd får på möjligheter att bebygga området. Lila färg illustrerar skyddsavstånd på 25 meter till Gudöbroleden och infartsvägar till OK-Q8/St1 samt ett skyddsavstånd på 50 meter till bensinstationerna. Den östra delen är skrafferad då sällanköpshandel inte kräver samma skyddsavstånd som bostäder och handel. En fördjupad riskanalys kan vid sådan verksamhet föreslå åtgärder för att kunna bygga närmare Gudöbroleden.



*Illustration av vilka delar som är möjliga att bebygga.*

## 5.11 Buller

Den nya bebyggelsen ska utformas så att en god ljudmiljö skapas inom området. Genomförd bullerutredning visar att avsteg behöver göras från gällande riktvärden för trafikbuller (avstegsfall A för merparten av bostäderna, men även avstegsfall B vid hörnlägenheter).

Enligt Boverkets ”Allmänna råd 2008:1” kan avsteg vara motiverat i centrala delar av städer eller större orter med bebyggelse av stadskaraktär och/eller vid komplettering med ny tätare bebyggelse längs kollektivtrafikstråk i större städer. Programområdet ligger centralt i den i RUFSS definierade regionala stadskärnan Haninge centrum (se sid. 5), på gångavstånd från pendeltågsstation(er) och trafikerat av flertalet busslinjer (se avsnitt 4.3.2).

Vid bullerutredningar i samband med kommande detaljplanering ska de trafikmängder som presenteras i den övergripande trafikmodellering som för närvarande är under framtagande beaktas.

## 5.12 Teknisk försörjning

### 5.12.1 Vatten och avlopp

Befintligt vatten- och avloppsledningsnät kommer att behöva flyttas i samband med ett genomförande av föreslagen utbyggnad. En kapacitetutredning måste utföras på vatten- och avlopps nätet inom området för att kunna säkerställa leveransen.

### 5.12.2 Dagvatten

I samband med kommande detaljplanering ska det utredas mycket noga hur dagvattensituationen inom området kommer att påverka längre nerströms i ledningsnätet. Ny bebyggelse ska i första hand utjämnas och därefter rena sitt dagvatten.

För att minska belastningen på det befintliga ledningsnätet utanför programområdet samt föroreningsbelastning på recipienten Drevviken förordas att dagvatten från området fördröjs och renas med hjälp av dammar eller annan teknisk lösning.

Om befintlig dagvattendamm i sydväst ersätts med bebyggelse eller annan yta så måste den ersättas med någon form av dagvattenanläggning. Stora volymer kommer att behöva hanteras, dels från omgivande områden, men även tillkommande volymer från ny bebyggelse. En fördjupad dagvattenutredning behöver tas fram för att se vilka ytor och volymer som i så fall kommer att behövas.

Kommande detaljplanering ska också pröva möjligheten att spara/utöka befintlig dagvattendamm som en tillgång i en ny anlagd park. Dammen ligger i ett naturligt lågläge inom området och kan ta hand om dagvatten från planerad bebyggelse inom området.

## 6. DIREKTIV TILL FORTSATT PLANARBETE

### 6.1 Gestaltning

I samband med detaljplaneläggning ska ett kvalitetsprogram som ställer krav på utformning och gestaltning av byggnader, entréplatser och gårdsmiljöer tas fram för att säkerställa den arkitektoniska kvaliteten.

### 6.2 Vidare utredningsbehov

Inom ramen för kommande detaljplaner bör trafik, trafikbuller, risk och dagvatten belysas särskilt. Vidare bör barnperspektivet belysas genom en barnkonsekvensanalys eller motsvarande.

## 7. GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Inom ramen för kommande detaljplanering ska frågor rörande de organisatoriska (ansvarsfördelning, huvudmannaskap), fastighetsrättsliga (exempelvis fastighetsbildning och konsekvenser för de fastigheter som berörs) och tekniska (trafik, vatten och avlopp etc.) åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av området utredas. Vidare behöver avtalsfrågor utredas, exempelvis frågor rörande kommande exploateringsavtal, eventuella avtal beträffande ledningsrätter, överenskommelser om markintrång, servitutsavtal etc.

## 8. REFERENSER

Bostadsstrategi för Haninge kommun, antagen av kommunfullmäktige 2011-05-02



"Coop Forum Haninge blir Haninge Storcenter", Möjlighets- och konsekvensstudie, Nordplan AB, 2006-01-17

Cykelplan 2010, antagen av kommunfullmäktige 2010-06-07

Ekologiskt hållbarhetsprogram för Vega, beslutat av kommunstyrelsen 2011-04-11

Gestaltningssprogram för den yttre miljön i Haninge kommun, antaget av kommunfullmäktige 2013-02-04

Grönplan för Haninge kommun, antagen 1989

Inriktningsbeslut, framtida skolstruktur i Vega, Handen och Västerhaningeområdet. Grund- och förskolenämnden, 2014-01-07

Lokalresursbehovsutveckling och skolstruktur – Vega, Handen och Västerhaninge, 2014-01-07

Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, antagen 2010

”Stråket Haninge C – Handens trafikplats – Nya Vega”, Liljewall arkitekter, 2012-06-11

”Tätare Haninge - Förtätningsscenarier, stadsanalyser och framtidsbilder”, Spacescape, Rapport 100701

Utvecklingsprogram för den regionala stadskärnan Haninge, antaget av kommunfullmäktige 2011-02-07

”Övergripande utredningar avseende trafik, risk och buller för programuppdrag Port 73”, ÅF-Infrastructure AB, 2014-02-21

Översiktsplan 2004, Haninge kommun, antagen av kommunfullmäktige 2005-02-07

## 9. MEDVERKANDE I PROGRAMARBETET

Daniel Edenius, planarkitekt  
Torbjörn Blomgren, planarkitekt  
Sofia Anesäter Olsson, planarkitekt  
Ida-Maria Classon, planarkitekt, backup  
Jenny Blom, landskapsarkitekt  
Britta Orring, mark- och exploateringschef  
Benjamin Hellström, bygglovsingenjör  
Christian Bascunan, VA-ingenjör  
Rune Andersson, näringslivsstrateg  
Kent Lindgren, trafikplanerare  
Kai Nurmi, vägmästare  
Malin Löfgren, kommunekolog

Trafik-, risk- och bullerutredningar har utförts av ÅF, se referenser  
Byggherre Atrium Ljungberg

2014-05-09