

Detaljplan för Söderby 6:4 och 6:5
Handen

PLANBESKRIVNING



Figur 1 Bild som visar hur bebyggelsen kan komma att se ut. Vy från cirkulationsplatsen vid Gudöbroleden. Visualisering och arkitekt: Brunnberg & Forshed arkitektkontor.

ANTAGANDEHANDLING

Standardförfarande
2025-06-25

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 Detaljplanens syfte	4
2 Beskrivning av detaljplanen.....	4
3 Motiv till detaljplanens regleringar	15
4 Genomförandefrågor.....	19
5 Planeringsförutsättningar	24
6 Konsekvenser	38
7 Planeringsunderlag.....	46
8 Medverkande tjänstepersoner	46

SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra att befintligt småhus ersätts med en signaturbyggnad för kontor- och verksamheter i Handen. Planförslaget innebär förtätning i kommunens utpekade stadskärna och möjliggör för fler arbetsplatser i ett centralt läge. En målsättning är att möjliggöra för en ny byggnad med höga kvaliteter gällande gestaltning och arkitektonisk utformning för att skapa ett nytt entrémotiv till Handen. Kommunen bedömer att förslaget innebär ett positivt tillskott till Handen och att planförslaget är lämpligt med avseende placering, skala och utformning sett till platsens förutsättningar samt i förhållande till sin omgivning. Under planprocessen har en undersökning om betydande miljöpåverkan tagits fram. Kommunens bedömning är att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan varpå en miljökonsekvensbeskrivning inte kommer att tas fram.

DETALJPLANEHANDLINGAR

- Plankarta med planbestämmelser, Haninge kommun, 2025-06-25
- Planbeskrivning, Haninge kommun, 2025-06-25
- Gestaltningsprogram, Haninge kommun, Turbinen Fastigheter AB, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor, 2024-02-13
- Grundkarta, Haninge kommun, 2024-11-04
- Fastighetsförteckning, Haninge kommun, 2024-10-24
- Samrådsredogörelse, Haninge kommun, 2024-09-06
- Granskningsutlåtande, Haninge kommun, 2025-06-25
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, Haninge kommun, 2024-09-30

Övriga handlingar:

- Dagvattenutredning, Bjerking 2023-10-31
- Geoteknisk utredning, Geotekniska byggnadsbyrån, 2023-12-07
- PM Trafik, Turbinen fastigheter AB, 2023-10-23
- Riskanalys, Brandskyddslaget, 2023-11-01

DETALJPLANEPROCESSEN

En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, till exempel markytans utformning, fastighetsindelning och byggrättens storlek. Detaljplaneringen regleras av plan- och bygglagens (PBL:s) fjärde och femte kapitel, och ska enligt denna lag följa en viss handläggningsordning. Detaljplanen handläggs enligt plan- och bygglagen 2010:900 (i dess lydelse efter 1 januari 2015) med standardförfarande.

Pilen nedan visar planprocessens olika skeden och nu är detaljplanen i antagandeskede. För mer information om planprocessen se kommunens hemsida (www.haninge.se/plan).



DETALJPLANENS SYFTE

1.1 SYFTE

Syftet med detaljplanen är att förtäta staden i Haninge kommuns stadskärna och att skapa förutsättningar för fler arbetsplatser, genom att ersätta befintliga småhus med en ny kontors- och centrumbyggnad. Vidare är syftet att på en strategisk plats tillskapa bebyggelse med höga arkitektoniska kvalitéer och att ett nytt kontorshus i det här läget ska bli en signaturbyggnad i entrén till Handen.

2 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

2.1 DETALJPLANENS HUVUDDRAG

Befintliga verksamheter inom fastigheterna Söderby 6:4 och 6:5 har vuxit ur sina lokaler och är i behov av större kontorslokaler inom fastigheterna. Tidigare detaljplan för fastigheterna upphävdes för att utgöra markreserv i samband med utbyggnad av väg 73. Då bebyggelsens omfattning och läge innebär att plankrav bedöms råda och fastigheterna idag inte regleras av någon gällande detaljplan behöver en ny detaljplan upprättas. Idag finns cirka 25 arbetsplatser inom fastigheterna, detaljplanen har för avsikt att möjliggöra för upp till 60 arbetsplatser i en ny gemensam kontorsbyggnad. Planområdet ligger på en strategiskt viktig plats i en av kommunens utpekade förtätningszoner. Platsen och den nya kontorsbyggnaden har möjlighet att skapa ett nytt entrémotiv till Handen.

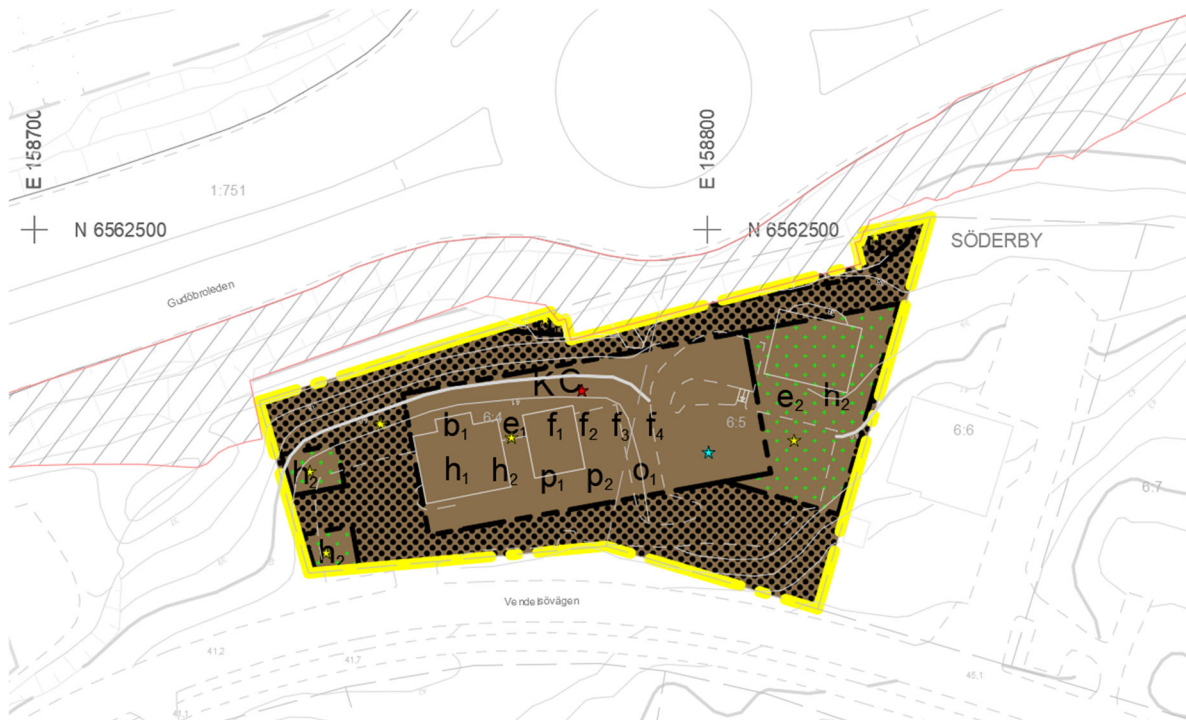


Figur 2. Planområdets läge i Handen. Vy sett norrifrån. Planområdet märkt med röd markering.

2.2 DETALJPLANENS OMFATTNING OCH LOKALISERING

Planområdet ligger i Handen cirka 1,5 kilometer från Handen station och cirka 1,4 kilometer från Vega station. Planområdet omfattar större delen fastigheterna Söderby 6:4 och Söderby 6:5 och utgör ca 3225 m² av fastigheternas totala yta på cirka 3500 m² och avgränsas av Gudöbroleden väg 260, i norr, Vendelsövägen i söder, allmän plats i väster och en bostadsfastighet i öst. Inom planområdet finns idag två villor som används som kontor för två mindre verksamheter, Turbinen AB och en mäklarfirma med cirka 25 arbetsplatser. Aktuell detaljplan har för avsikt att möjliggöra för upp till 60 arbetsplatser i en ny gemensam kontorsbyggnad.

Planområdet angörs via Vendelsövägen och dess marknivå ligger cirka nio meter ovanför Gudöbroleden. Tomten sluttar åt öster och norr och består förutom de två byggnaderna till största del av parkering, grusade ytor och vegetation. Mellan byggnaderna och Gudöbroleden finns en brant gräsbeklädd slänt och stödmur. Stödmuren uppfördes av Trafikverket inom Söderby 6:5 i samband med att rondellen på Gudöbroleden byggdes. Trafikverkets vägområde inklusive Trafikverkets stödmur och slänt har en utbredning som berör Söderby 6:4 och 6:5 norra del. I dialog med Trafikverket efter granskningsskedet har plangränsen justerats så att planområdet inte inkräktar på vägområdet.



Figur 3. Skräfferat område i norr redovisar Trafikverkets vägområde



Figur 4. Planområdets läge markerat i rött.

2.3 ALLMÄN PLATS

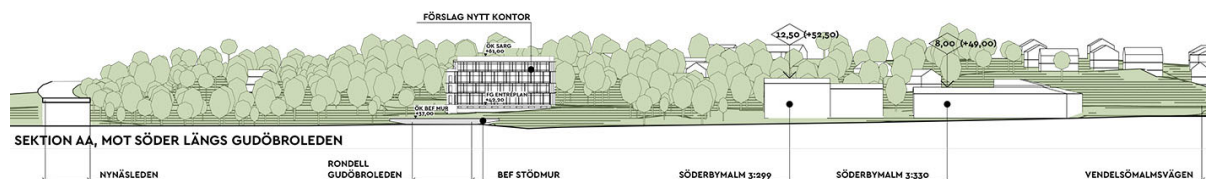
Det finns ingen allmän plats inom planområdet. Området väster om planområdet utgörs av allmän plats, ett markreservat för en tilltänkt övergång över Gudöbroleden mellan Vendelsövägen och Port 73.

2.4 KVARTERSMARK

Hela planområdet omfattas av kvartersmark.

Detaljplanen möjliggör utöver kontor, även för centrumverksamhet i bottenvåningen, som exempelvis kan innehålla mindre handelsverksamheter eller en lunchrestaurang vilket kommer öka tillgången till service i närområdet.

Planområdet ligger på en strategiskt viktig plats och angränsar till två av kommunens utpekade förtätningszoner. Platsen och den nya kontorsbyggnaden har möjlighet att skapa ett starkt entrémotiv till Handen och målsättningen med detaljplanen är att det ska uppföras en signaturbyggnad med höga kvaliteter gällande gestaltning och arkitektonisk utformning. I samband med planprocessen har ett gestaltningsprogram för föreslagen bebyggelse tagits fram som biläggs planhandlingarna. I gestaltningsprogrammet redovisas förslag på utformning, material och kulörer som tydliggör fastighetsägarens intentioner och hur bebyggelsen kommer påverka landskapsbilden.



Figur 5. Planförslaget i förhållande till närliggande bebyggelse längs med Gudöbroleden. (Arkitekt: Brunnberg & Forsbed)

2.4.1 Arkitektonisk idé

Den arkitektoniska idén för det nya kontorshuset inom planområdet bygger på kontrasten mellan de två gaturummen längs med Gudöbroleden och Vendelsövägen. Byggnaden ska förhålla sig till de två gaturummens skala och genom byggnadens utformning och gestaltning skapa variation och kontrastera varandra genom två olika skalor, gestaltning och fasadmateriäl.

Denna arkitektoniska idé är grunden till föreslagen gestaltning för det nya kontorshuset vilket beskrivs tydligare under avsnitt om gestaltning.

2.4.2 Gestaltning bebyggelse

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en signaturbyggnad inom planområdet. Märkesbyggnader och landmärken markerar betydelsefulla platser eller funktioner i staden. Ofta ger de orientering i landskapet och tydliggör stadsstrukturen och fungerar ibland även som samlingspunkt i staden. En märkesbyggnad utmärker sig genom uttrycksfull arkitektur med en stark karaktär. Den har ofta en speciell funktion eller något slags symbolvärde som har stor betydelse för en plats och område. Landmärket utgörs oftast av en byggnad, men kan också vara ett offentligt konstverk eller minnesmärke. Det behöver inte nödvändigtvis vara en hög byggnad utan det är detaljering, funktion och placering och ibland byggteknik som gör byggnaden till ett landmärke.

Både landmärken och märkesbyggnader fungerar när de upplevs som intressanta och ger identitet och karaktär åt en plats. På många platser i Haninge existerar redan landmärken eller märkesbyggnader av betydelse för den lokala identiteten. Vid förtätning kan dessa vara ett tillskott och bör förvaltas och integreras i den utvecklade kvartersstrukturen. När vi tillskapar helt nya märkesbyggnader och landmärken i Haninge är det avgörande att de får en medveten gestaltning och högre arkitektonisk kvalitet samt placeras med omsorg.

Både i egenskap av signaturbyggnad och med avseende på sitt strategiska läge i Handen är gestaltning och kvalitet vid utformning av kontorsbyggnaden inom planområdet av stor betydelse. Ett gestaltningsprogram har tagits fram som mer ingående beskriver byggnadens arkitektoniska idé och ger förslag på hur bebyggelsen inom planområdet kan komma att se ut. Utdrag från gestaltningsprogrammet som beskriver byggnadens gestaltning i bild och text följer nedan.

Byggnadens gestaltning utgår från konceptidén med två byggnadsvolymer som kontrasterar varandra med två tydliga sidor mot gaturummen. Byggnadsvolymen och fasaden mot Gudöbroleden är i fyra våningar, främst gestaltad med glas som fasadmateriäl och byggnadsvolymen mot Vendelsövägen är i tre våningar och gestaltad med ett avvikande fasadmateriäl i till exempel trä eller skivmateriäl. Båda sidor knyts samman och ramas in med ett karaktärsskapande, yttre raster som ger djupverkan, skuggningseffekt och solavskärmning.

Fasaden mot Gudöbroleden signalerar transparens och öppenhet och blir som ett skyltfönster in till verksamheterna innanför. Glasvolymen vilar på en sockel och stödmuren längs med Gudöbroleden. Under kvälls- och vintertid kommer byggnaden annonsera sig ännu tydligare mot gaturummen och lysa upp platsen som en lykta.

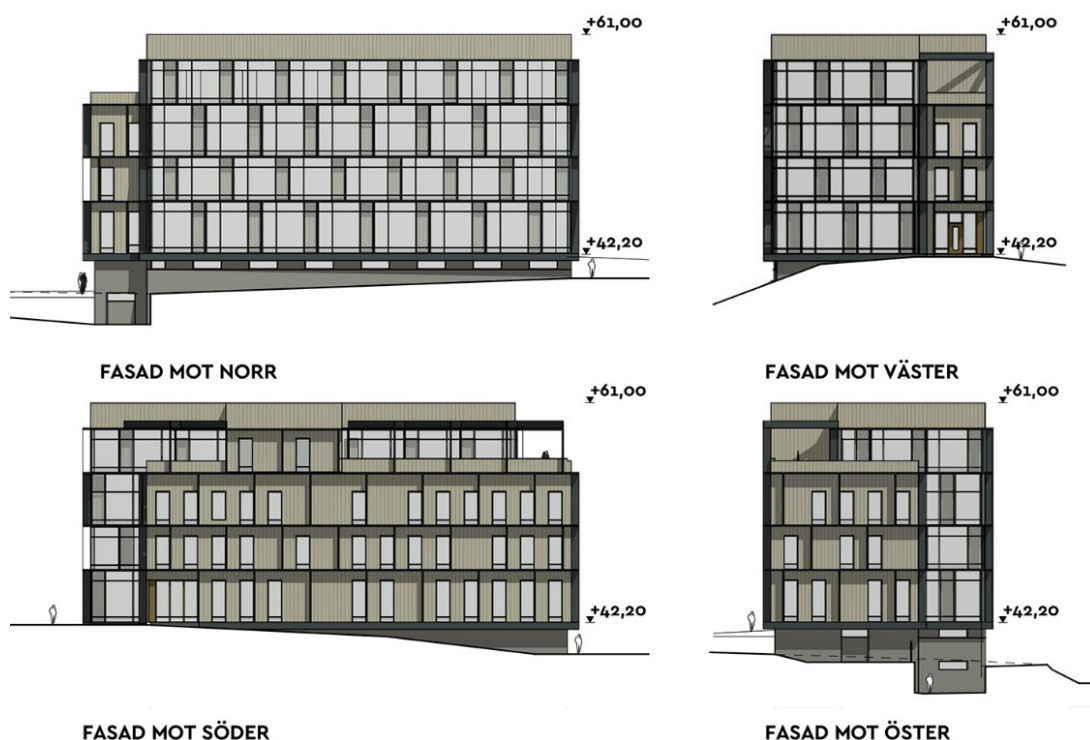


Figur 6. Visualisering av föreslagen gestaltning för den nya kontorsbyggnaden mot Gudöbroleden (Arkitekt och visualisering: Brunnberg & Forshed)

Den lägre fasaden mot Vendelsövägen möter det mer småskaliga gaturummet och den gröna omgivningen. Här rör sig människor och trafik med en lägre hastighet närmre byggnaden. Längs med den här gatan syns fasadens materialitet på närmre håll och ger karaktär till rummet. Fasaden gestaltas enhetligt med likformade fönster och med samma återkommande rytm mellan våningarna. Åt Vendelsövägen finns byggnadens huvudentré som synliggörs genom en kontrasterande accentfärg och ett skärmtak. Kontorsbyggnadens högsta tillåtna nockhöjd är +61,5 meter över angivet nollplan och regleringen utgår från den högre volymen längs med Gudöbroleden. Utöver huvudbyggnaden tillåts komplementbyggnader inom byggrätten som tillåts vara 4,0 meter höga. På kontorsbyggnadens östra sida och vid två mindre platser kopplat till områdets infart tillåts komplementbyggnader med samma höjdangivelse som inom byggrätten för huvudbyggnaden ämnade för tex skärmtak, garage och sophus.

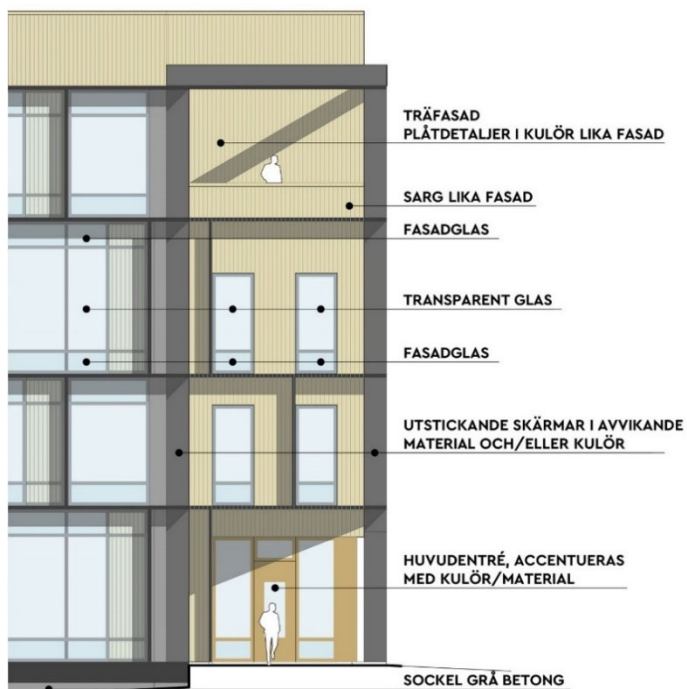


Figur 7. Visualisering av föreslagen gestaltning för den nya kontorsbyggnaden mot Vendelsövägen. (Arkitekt och visualisering: Brunnberg & Forshed)



Figur 8. Förslag gestaltning och konceptindelnig av fasader. (Arkitekt och visualisering: Brunnberg & Forshed arkitektkontor)

Byggnadens kontors- och verksamhetsvåningar vilar på en sockel som löper runt byggnaden och som utgår från befintlig markhöjd vid huvudentréns placering. Sockelns höjd gör att byggnaden får ett resligt uttryck och ett fundament att stå på. Sockeln landar delvis också på stödmuren. Där sockeln är som allra högst, på byggnadens västra fasad (på byggnadens östra sida, sett från Gudöbroleden) göms delar av sockeln undan med hjälp av en stödmur och slänt som skymmer nedfarter och ramper till garageplanen. Stödmurar och slänter som gömmer undan nedfarter och garageportar ger fasaden mot Gudöbroleden ett rent och sammanhållet uttryck.



Figur 9. Fasadutsnitt på västra fasaden med förslag på material och den accentuerade entrén. (Arkitekt: Brunnberg & Forsbed)

Byggnadens tak är platt och skymt av en parapet. Parapet är en sarg som löper i fasadliv runt byggnaden och består av att fasaden fortsätter ovan byggnadshöjden. Teknik och uppstickande delar på taket ska inrymmas innanför parapeten, endast mindre teknikdelar, som högst får vara 0,2 meter i diameter och som placeras minst 1,0 meter in från fasadliv, tillåts sticka upp ovanför parapetens övre kant.

Byggnadens tänkta färgskala är mjuka naturtoner i trä och varma jordfärger i gul, ockra, grått eller grönt. Entrépartiet är accentuerat med en avvikande kulör.

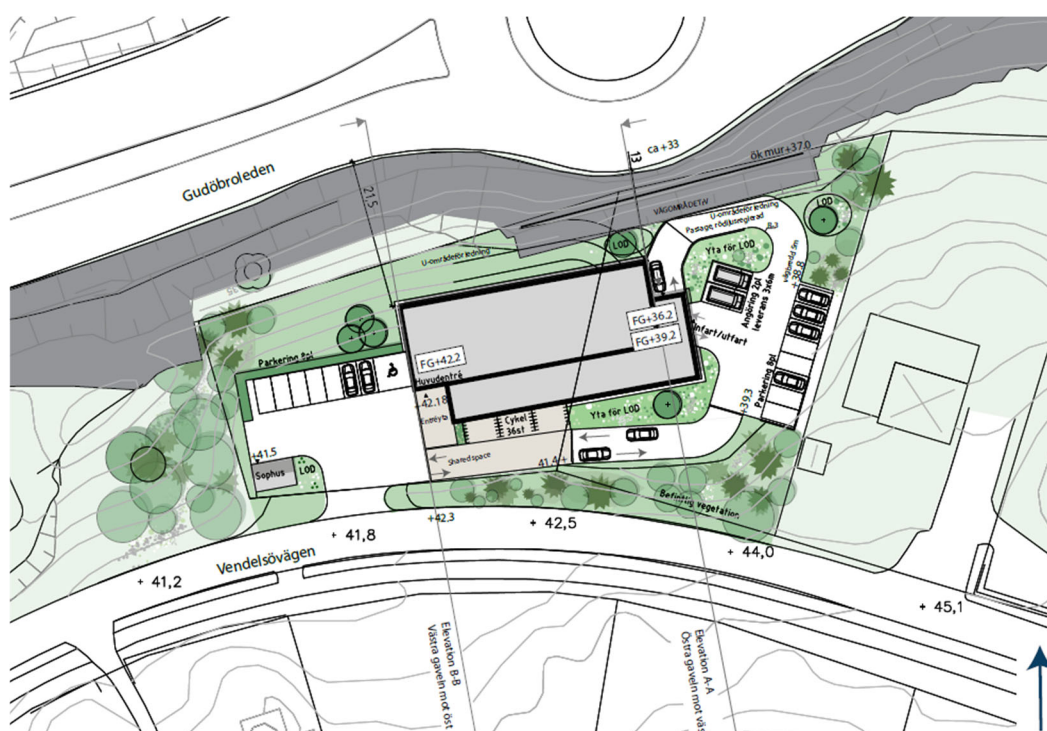
2.4.3 Gestaltning mark

Planområdet omfattas idag av kvartersmark och är bebyggd med två enfamiljshus med generösa parkeringsytor vid entréerna. Marken bakom villorna består av slagna gräsytor som släntar ner till Gudöbroleden. Mot Gudöbroleden, längs med Söderby 6:5 och 6:5 finns en långsgående stödmur som delvis tar upp höjdskillnaden mellan villatomten och Gudöbroleden. Stödmuren byggdes av Trafikverket i samband med att rondellen på Gudöbroleden anlades.



Figur 10. Planområdet idag sett från söder vid infarten längs med Vendelsövägen.

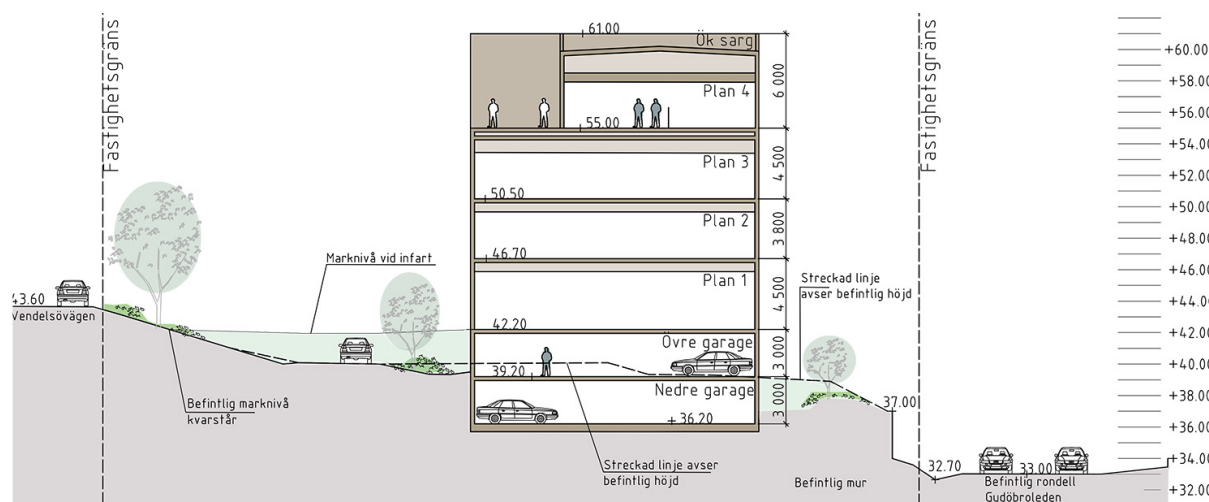
I planförslaget nås planområdet fortsatt via Vendelsövägen och i direkt anslutning till infarten placeras huvudentrén och tillhörande besöksparkeringar för bil och cykel. Huvudbyggnaden i förslaget är placerad närmre infarten än dagens bebyggelse och bildar tillsammans med besöksparkeringarna en välkomnande entréyta. Entréytan är gestaltad som en shared space-yta, en trafikplats utformad på de gåendes villkor och är tänkt att ha avvikande markmaterial för ökad tydlighet och orienterbarhet. Entréytan och gårdsplanen är utformade för att skapa en familjär och välkomnande karaktär för besökare. Marknivåer är planerad utifrån befintliga förhållanden och slutningen mot öster används som nedfarter till garageplanen. I anslutning till den nedre garagenedfarten anläggs stödmurar för att ta upp höjdskillnaden i omgivande mark. Omgivande mark norr om internvägen anpassas för att få en mjuk övergång till nedfarten.



Figur 11. Illustrationsplan för ny markplanering och bebyggelse inom planområdet. Mörkgrå kulör markerar Trafikverkets vägområde. (Arkitekt: Turbinen, genom landskapsarkitekt Karin Sidén Lannergård)

Vistelseytor för personal placeras på takterrasser i söderläge mot Vendelsövägen. Placering av vistelseytor på södra sidan om byggnaden är också en riskreducerande åtgärd för de olycksscenario som kan ske på Gudöbroleden och som bedöms kunna påverka planområdet.

Skålade växtbäddar med planteringar är placerade främst på byggnadens östra sida och fungerar som fördröjningszoner för dagvatten och levnadsmiljöer för djur och insekter. Den befintliga slänten och vegetationen mot Vendelsövägen öster om infarten bevaras likt idag.



Figur 12. Sektion genom kontorsbyggnaden som visar byggnadens höjder i förhållande till sin omgivning. (Arkitekt: Turbinen, genom landskapsarkitekt Karin Sidén Lannergård)

2.4.4 Parkering

I planförslaget är parkeringsytor för bilar uppdelade för besökare och anställda. Parkeringarna för besökare finns vid infarten och huvudentrén på byggnadens västra sida. Parkeringar för anställda finns delvis utomhus och i garage på byggnadens östra sida. Bilar når garagevåningarna genom ramper som leder ner till de två garageplanerna på byggnadens östra fasad. Att dela upp parkeringsytor till flera mindre i stället för en större samlad, är en anpassning till fastigheternas befintliga terräng och till byggnadens skala. Inom parkeringsytan öster om byggnaden tillåts även komplementbyggnader och skärmtak ovan parkeringsplatserna.

2.4.5 Mobilitet och angöring

För framtaget planförslag har parkeringsbehovet beräknats till:

Kontor (ca 2000 m² BTA): 30 stycken bilparkeringar och 26 stycken cykelparkeringar

Sällanköpsbutik (ca 550 m² BTA): 12,65 stycken bilparkeringar samt 6,05 cykelparkeringar

Lunchbar/café (ca 50 m² BTA): 1,85 bilparkeringar samt 0,65 cykelparkeringar

Det beräknade parkeringsbehovet enligt Trafik PM för planförslaget är 45 stycken parkeringsplatser för bil och 33 stycken cykelparkeringar. Enligt Haninge kommuns parkeringsstrategi ska parkeringarna uppföras inom planområdet och inom kvartersmark. Parkeringsnormen uppnås i huvudbyggnadens två garageplan som har kapacitet för 53 stycken parkeringsplatser inomhus och 36 stycken cykelparkeringar utomhus. Överskottet på parkeringsplatser är tänkta att nyttjas av verksamheten och till väderskyddade cykelparkeringar.

Slutgiltigt parkeringstal fastställs i bygglovsskedet. Då kan även samnyttjande av parkering komma att övervägas, vilket innebär att fler användare kan nyttja samma parkering vid olika tillfällen varvid antalet platser kan minskas.

Enligt framtaget Trafik PM antas leveranser främst komma med lätt lastbil till det nya kontorshuset. Angöring sker vid en parkeringsyta på byggnadens östra sida, i höjd med det översta garageplanet. Dessa två parkeringar kan nyttjas både för leveranser och för verksamhetens större driftfordon. Enstaka leveranser med 12 meters lastbil är anvisade till parkeringsytan på byggnadens västra sida där det finns plats för att vända trafiksäkert inom fastigheten via T-vändning.

2.5 GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från det att detaljplanen 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 bygg rätt).

2.6 ÄRENDEINFORMATION

Kommunens namn: Haninge kommun

Detaljplanens namn: Detaljplan för Söderby 6:4 och Söderby 6:5

Kommunens diarienummer: PLAN.2014.12

Hänvisning till beslutsprotokoll: Dnr KS 2022-00813 §27

Datum detaljplan påbörjad: 2023-02-06

Den 26 maj 2014 (§134) fick byggaktör Turbinen Fastigheter AB ett positivt planbesked för fastigheten Söderby 6:4. Ansökan om planbesked avsåg uppförandet av en ny kontorsbyggnad. Efter erhållet planbesked har Turbinen AB förvärvat fastigheten Söderby 6:5 och har därefter lämnat in en ny ansökan där båda fastigheterna ingår. Den 6 februari 2023 (§27) gav kommunstyrelsen i uppdrag åt stadsbyggnadsförvaltningen att upprätta en detaljplan som prövar möjligheterna för kontorsbebyggelse på fastigheterna Söderby 6:4 och Söderby 6:5 i Handen och därefter har aktuellt planarbete påbörjats.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt Plan- och bygglagen 2010:900 (i dess lydelse efter 2 januari 2015). Planarbetet beräknas i huvudsak kunna följa nedanstående tidplan.

2.6.1 Tidplan

Samråd	Q2 2024
Granskning	Q4 2024-Q1 2025
Antagande	Q3 2025

2.6.2 Motiv till planförfarande

Standardförfarande tillämpas eftersom detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan, är förenlig med gällande översiktsplan och länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 3 kap. 16§ samt bedöms inte vara av betydande intresse för allmänheten eller vara av stor betydelse.

Enligt plan- och bygglagen 5 kap. 27 § kan detaljplaner som inte är av principiell beskaffenhet eller annars av större vikt, det vill säga av stor betydelse, antas av kommunstyrelsen. Då detaljplanen inte bedöms vara av stor betydelse avses detaljplanen antas av kommunstyrelsen.

MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göra utifrån detaljplanens syfte och andra kapitlet i plan- och bygglagen

2.7 ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

BETECKNING OCH BESTÄMMELSE- FORMULERING	MOTIV	LAGSTÖD
K – Kontor	Kontor möjliggör detaljplanens syfte.	Motivet är i enlighet med syftet att tillskapa kontors- och centrumbebyggelse samt: 2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som marken är mest lämpad för 2 kap. 3 § 3 PBL - en långsiktigt god hushållning av mark
C ₁ – Centrum medges i entré våning	Användningen införs för att möjliggöra centrumverksamhet i bottenplan, vilket skapar förutsättningar för en levande och trygg stadsdel med tillgång till service i närområdet och mer flexibel användning för kontorsverksamheten med exempelvis mindre butiker, utställning, mässor eller lunchrestaurang vid behov.	Motivet stämmer med syftet att tillskapa centrumbebyggelse i kontorshusets entré våning och möjliggör för: 2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som marken är mest lämpad för 2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark och 2 kap. 3 § 4 PBL- att främja god ekonomisk tillväxt.

2.8 EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

BETECKNING OCH BESTÄMMELSE- FORMULERING	MOTIV	LAGSTÖD
Marken får inte förses med byggnad (prickmark)	Reglering om att byggnad inte får uppföras görs för att säkerställa bebyggelsens placering i förhållande till transportled för farligt gods, byggnadsförbud och fullgod friyta för markplanering och kvalitativ grönyta.	2 kap. 6 § 1 PBL - ta hänsyn till stads- och landskapsbilden 2 kap. 3 § 1 PBL -en ändamålsenlig struktur

Marken får inte försees med huvudbyggnad (korsmark)	Med hänsyn till närheten till omgivande bebyggelse bedöms korsmarken olämplig för huvudbyggnad. Avsedd yta är lämpad för komplementbyggnader, parkering och andra anläggningar såsom murar. Ytan behöver även vara tillgänglig för internväg för att nå huvudbyggnadens nedre våningsplan.	2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden 2 kap 3 § 1 "en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder"
h ₁ – Högsta nockhöjd på huvudbyggnad är +61,5 meter ovan angivet nollplan	Regleras för att säkerställa huvudbyggnadens höjd ovan nollplan och att byggnaden i höjd förhåller till omkringliggande bebyggelse och bidrar till byggnadens funktion som landmärke. Genom en resligare byggnadsvolym tillåts byggnaden utgöra ett blickfång och samtidigt inte dominera höjdmässigt till den villabebyggelse söder om planområdet. Reglering av höjden görs därmed med hänsyn till stads- och landskapsbilden.	2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden 2 kap. 6 § 6 PBL - ta hänsyn till trafikförsörjning för Bromma flygplats
h ₂ – Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 4,0 meter ovan angivet nollplan	Regleras för att säkerställa komplementbyggnaders höjd ovan mark och möjliggöra för car ports, garage och förråd med tillräcklig plats för olika takformer i höjdd. Reglering av höjd syftar till att begränsa höjden så att komplementbyggnader inte dominerar på platsen samtidigt som funktionalitet säkställs.	2 kap. 6 § 1 PBL - ta hänsyn till stads- och landskapsbilden
u ₁ – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar	Regleras för att säkerställa rättighet för ledningsstråk för underjordisk ledning.	2 kap. 5 § 3 PBL- ordna vattenförsörjning och avlopp
p ₁ – Huvudbyggnadens långsida ska placeras längs med Gudöbroleden	Regleras för att säkerställa huvudbyggnadens placering inom fastigheten och att bebyggelsen utgör ett skydd mot farligt godsled och skapar en tyst sida för entré och vistelseytor längs med Vendelsövägen.	2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden 2 kap. 5 § 4 PBL- bebyggelsen lokaliseras med hänsyn till möjligheterna att förebygga bullerstörningar
p ₂ – Huvudbyggnadens huvudentré ska placeras mot Vendelsövägen på byggnadens södra eller västa fasad	Regleras för att säkerställa huvudentrés placering på huvudbyggnaden i anslutning till skyddad sida och infart och koppling till Vendelsövägens gaturum i stadsmiljön.	2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden 2 kap. 5 § 1 PBL- bebyggelsen lokaliseras med hänsyn till risken för olyckor
Skydd mot störningar Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas minst en utrymningsväg som mynnar från transportled för farligt gods.	Regleras för att säkerställa riskreducerande åtgärder inom planområdet vid olyckor längs med transportled för farligt gods.	2 kap. 5 § 5 PBL- bebyggelsen placeras med hänsyn till risken för olyckor 2 kap. 6 § 2 PBL- byggnadsverk placeras med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser

Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, bort från transportled för farligt gods eller på tak. Fasader som vetter direkt mot transportled för farligt gods ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som minst motsvarar brandteknisk klass EI 30. Fönster och glaspartier i fasad som vetter direkt mot transportled för farligt gods ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.		
o₁ – Största tillåtna takvinkel för huvudbyggnad är 6 grader	Regleras för att säkerställa takets utformning, lutning och att taket kan döljas innanför höjd på parapet.	2 kap. 3 § 1 PBL- möjliggör en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse 2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetverkan
f₁ – Minst 80 % av fasadmaterial på huvudbyggnad mot Gudöbroleden ska utföras i fasadglas. Högst 25 % av fasadmaterial på huvudbyggnad mot Vendelsövägen får utföras i glas. Sockel och fönster är undantaget.	Regleras för att säkerställa bebyggelsens arkitektoniska koncept med en glasfasad mot Gudöbroleden och ett i huvudsak avvikande fasadmaterial mot Vendelsövägen.	2 kap. 3 § 1 PBL- möjliggör en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse 2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan
f₂ – Sockel på huvudbyggnad mot Gudöbroleden ska minst vara 1,5 meter hög.	Regleras för att säkerställa höjden på huvudbyggnadens sockel och byggnadens gestaltning som ett landmärke. Byggnaden utgör fondmotiv mot Gudöbroleden och utförs med en hög sockel för att säkerställa byggnadens gestaltning som landmärke och en god formverkan i den kuperade terrängen.	2 kap. 3 § 1 PBL- möjliggör en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse 2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan
f₃ – Parapet på tak på huvudbyggnad får som högst vara 1,0 meter hög. Parapet ska inrymmas inom nockhöjden.	Regleras för att säkerställa höjden på parapet (sarg) och takets utformning så att taklinjen förblir obruten och att taket uppfattas som ett platt tak.	2 kap. 3 § 1 PBL- möjliggör en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse

		2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan
f ₄ – Teknik på tak på huvudbyggnad ska inrymmas innanför parapet och får inte sticka upp ovan parapetens översta kant. Undantag görs för mindre teknik, högst 0,2 meter i diameter och som placeras minst 1,0 meter från fasadliv.	Regleras för att säkerställa takets utformning och att ingen större teknik sticker upp ovanför parapetens högsta kant. Undantag görs för mindre teknik som tillåts sticka upp ovanför parapet.	2 kap. 3 § 1 PBL- möjliggör en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse 2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan
b ₁ – Högsta tillåtna nivå på färdigt golv för entréväning är +42,5 meter över angivet nollplan.	Regleras för att säkerställa entréväningens höjd i förhållande till nollplanet och att huvudbyggnaden anpassar sig till befintliga markhöjder samt ansluter till markhöjden vid planområdets infart.	2 kap. 3 § 1 PBL- möjliggör en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse 2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan 2 kap. 6 § 7 PBL- ta hänsyn till möjligheter för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga att använda området
e ₁ – Största byggnadsarea är 750 m ²	Regleras för att säkerställa byggnadsarean inom byggrätten och hur stor del av marken som får upptas av byggnad i förhållande till fastighetens storlek, omkringliggande bebyggelse samt för att säkerställa tillräckligt friyta för parkering, avfallshantering/leveranser samt kvalitativ grönyta.	2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan
e ₂ – Största byggnadsarea är 150 m ² .	Regleras för att säkerställa byggnadsarean inom byggrätten och hur stor del av marken som får upptas av komplementbyggnad.	2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan

3 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

I planbeskrivningen redovisas de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att detaljplanen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt. Det ska förutom en beskrivning av hur genomförandet ska gå till även framgå vilka konsekvenser som detaljplanens genomförande medför för de berörda fastighetsägarna och andra som berörs av detaljplanen.

3.1 FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

3.1.1 Fastighetsbildning

Detaljplanen är flexibel och möjliggör fastighetsbildning på flera olika sätt. Syftet med detaljplanen är bland annat att tillskapa en större bygg rätt. För att fastighetsägarna ska kunna använda den nya bygg rätten är tanken att Söderby 6:4 och 6:5 ska slås ihop till en fastighet. Fastighetsägaren ansöker till Lantmäterimyndigheten i Haninge kommun om antingen fastighetsreglering eller sammanläggning. Lantmäterimyndigheten prövar efter inkommen ansökan om sökt åtgärd kan genomföras utifrån gällande lagstiftning.



Figur 13. Planområdets befintliga fastigheter markerade i rött.

3.1.2 Markägförhållanden

Lagfaren och taxerad ägare för Söderby 6:4 och 6:5 är Ekeby Säteri Förvaltnings AB.

3.1.3 Ledningsrätter, u-områden, servitut

En utredning om andelsservitut har säkerställt att Söderby 6:4 och Söderby 6:5 är inte belastade av servitut.

I planområdets norra delar löper en vattenledning över fastigheten. Ledningen omfattas idag inte av någon ledningsrätt. Ansökan om att bilda ledningsrätt görs av ledningsägaren till lantmäterimyndigheten i Haninge kommun. Ledningen planläggs med u-område. Ett avtalsservitut för ledningen kommer att upprättas inför antagande av detaljplanen.

3.1.4 Infarter

Infart till Söderby 6:4 och Söderby 6:5 sker från Vendelsövägen via Söderby 6:4. Efter detaljplanens genomförande kommer befintlig infart via Vendelsövägen fortsätta att nyttjas. Infarten kommer byggas om något och anpassas efter kontorshusets placering, gällande trafikföreskrifter för trafiksäkerhet och utformningskrav. Det innebär bland annat en mindre justering i sidled och att ny infart smalnas av.

3.2 KONSEKVENSER FÖR FASTIGHETER

I det fall där byggrätten för föreslagen detaljplan utnyttjas i sin helhet med användning KC₁, så är tanken att Söderby 6:4 och 6:5 slås ihop till en fastighet. Lantmäteriförrättning söks och bekostas av fastighetsägaren.

3.2.1 Fastighetskonsekvenstabell

BESKRIVNING	FASTIGHET	MARKANVÄNDNING	KOMMENTAR
FASTIGHETSREGLERING	Söderby 6:4 och Söderby 6:5	Mark reglerad med KC ₁ kan slås samman till en fastighet.	Fastighetsägare ansöker om fastighetsreglering eller sammanläggning av fastigheterna Söderby 6:4 och 6:5
AVTALSSERVITUT-möjlighet till framtida ledningsrätt	Söderby 6:4 och Söderby 6:5	Mark reglerad med u-område för underjordiska ledningar.	Mark ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar

3.3 TEKNISKA FRÅGOR

3.3.1 Tekniska åtgärder

Fastighetsägaren står för alla eventuella ombyggnationer inom kvarteretsmark i samband med detaljplanens genomförande. Vid anläggande av ny infart ska utformning och standard följa kommunens föreskrifter.

3.3.2 Utbyggnad av allmän plats

Detaljplanen innefattar ingen allmän plats.

3.3.3 Utbyggnad vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Inom planområdet finns befintliga privata servisledningar för vatten och spillvatten som leds över allmän plats till fastigheten, kapacitet i ledningsnätet finns. I samband med planens genomförande ska förbindelsepunkt för vatten och avlopp samt dagvatten upprättas vid

fastighetsgräns. Vatten och avloppsledning mellan befintlig anslutningspunkt och fastighetsgräns ska övergå till kommunen.

3.3.4 Dagvattenhantering

Takvatten från den nya byggnaden föreslås hanteras i växtbäddar och att stuprör placeras så att dagvatten från tak kan ledas till dessa. Även dagvatten från kör- och entréytor föreslås hanteras i växtbäddar och ledas via ytlig avledning med kantstensöppningar eller nollad kantsten.

Höjdsättningen av mark är en förutsättning för att dagvattnet ska kunna ledas till dagvattenanläggningarna för rening och fördröjning. Totalt föreslås sex anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten och dessa planeras att hantera en vattenvolym om 35 m³.

Samtliga lösningar är infiltrationsytor, exempelvis regnbäddar med olika uppbyggnad. Körytan närmast den nedre infarten till parkeringsplanet bli svår att leda till någon dagvattenanläggning på grund av platsens topografi. Vattnet från köryta kan kompenseras i en av växtbäddarna. I botten av växtbäddarna läggs en dräneringsledning som samlar upp överskottsvatten och leder via dagvattenledning i planområdets norra delar till en ny planerad förbindelsepunkt väster om planområdet.

3.3.5 Övriga ledningar

Befintliga ledningar inom och i anslutning till planområdet bedöms inte påverkas av detaljplanens genomförande. Om befintliga ledningar påverkas av enskilt byggande bekostas nödvändig flytt av den initierande parten eller om annan överenskommelse skett, men flytten utförs av ledningsägaren. Ledningsägare ansvarar för att lösa rättigheter för sina respektive ledningar. Vid behov av ytterligare teknisk försörjning i form av ledningar till planområdet, till exempel fiber, ska fastighetsägaren själv stå för detta.

3.3.6 Energi

Vattenfall Eldistribution har elnätanläggningar inom och i anslutning till planområdet. I och med att planområdet byggs ut med ett större hus med fler arbetsplatser idag kommer förbrukningen att öka. Kapacitet för planförslaget finns i ledningsnätet.

3.3.7 Avfall

Avfall hämtas och hanteras av SRV Återvinning. I och med att planområdet byggs ut med ett större hus med fler arbetsplatser idag kommer andelen avfall att öka. Behov av hämtning, utökat avfall och anpassning till gällande krav har utretts under planprocessen och fastställs i samband med bygglovsprocessen.

3.3.8 Trafik

En förutsättning för detaljplanen är att inte påverka allmän plats och därmed begränsas också möjligheten för trafiksäkerhetsåtgärder utanför planområdet längs Vendelsövägen. Trafik-PM ger följande förslag till åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten inom planområdet:

- In- och utfart utformas minst fem meter bred så att två fordon kan mötas.
- In- och utfart till planområdet förläggs något mer västerut längs med Vendelsövägen jämfört med idag för att öka sikten samt att marknivån vid in- och utfarten förläggs i samma höjd som gatan på ett vilplan.
- Handikapparkering och besöksparkering förläggs så att det är trafiksäkert för oskyddade trafikanter att röra sig till och från byggnaden.
- Entréytan kan utformas som shared space för att hålla hastigheter låga och på de oskyddade trafikanternas villkor.

- Trafiksäker sophämtning utan backrörelser mot huvudentrén.

Planförslaget ska kunna underlätta för gång- och cykelpendling vilket exempelvis kan vara:

- Cykelparkering placeras i närhet av väl belysta huvudentréer med fasta cykelställ.
- Omklädningsrum och dusch i lokalerna för att underlätta för cykelpendling.
- Tillhandahålla cyklar/cykelpool för tjänsteresor inom cykelavstånd.
- Tillhandahålla serviceplats för cyklar med cykelpump.

3.4 EKONOMISKA FRÅGOR

3.4.1 Planekonomisk bedömning

Plankostnadsavtal har tecknats med Turbinen Entreprenad AB och Haninge kommun för att täcka kostnader i samband med upprättande av detaljplan. Kostnader för utbyggnad av byggnader och andra anläggningar inom kvartersmarken står fastighetsägaren för.

I samband med planprocessen har fastighetsgränserna, som också utgör planområdesgränser för detaljplanen genomgått en fastighetsbestämning då gränserna bedömts som osäkra. Fastighetsbestämning är en lantmäteriförrättning och bekostas av fastighetsägaren. Fastighetsbestämning är en förutsättning för att kunna bestämma detaljplanegränsen och därmed också antagandet av detaljplanen. Fastighetsbestämning har beställts av Haninge kommun och hanterats av den kommunala lantmäterimyndigheten i Haninge kommun.

3.4.2 Markintrång

I planområdets norra delar, längs med Trafikverkets befintliga stödmur, löper en vattenledning som ägs av Haninge kommun. Detaljplanen ska säkerställa ett markreservat för underhåll och tillgång till ledningen genom ett u-område på plankartan.

3.4.3 Drift, vatten och spillvatten

Fastigheterna inom planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp och är kopplade till kommunens ledningsnät. Dock är fastigheten ansluten som avtalskund, där avtalet kommer att avslutas i samband med detaljplanens laga kraft och i stället kommer fastigheten att bli en vanlig VA-kund inom VA-verksamhetsområde.

3.4.4 Gatukostnader

Planområdet omfattas inte av någon allmän platsmark och inga gator eller infrastruktur bedöms behöva byggas om för att möjliggöra för planförslaget. Iordningsställande av infart kopplat till Vendelsövägen bekostas av fastighetsägaren. Anläggandet av ny infart ska följa kommunens gällande riktlinjer avseende ansökan. Riktlinjerna finns tillgängliga på kommunens hemsida.

3.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR

3.5.1 Exploateringsavtal

Då planområdet inte omfattas av någon allmän platsmark kommer inte något exploateringsavtal mellan fastighetsägare och kommunen att upprättas i samband med planprocessen.

3.5.2 Servitutsavtal/Ledningsrättsavtal

Kommunen kommer inför planens antagande att upprätta ett avtalsservitut med fastighetsägaren för kommunens vattenledning inom Söderby 6:4 och 6:5 till förmån Fors 7:1 för att säkerställa tillträde och åtkomst av ledningens bibehållande, underhåll och drift. Avtalsservitutet utgör därtill ett underlag till en eventuell framtida ledningsrätt om så önskas. Ledningsägaren står för lantmäterikostnader för inskrivning och eventuella framtida ledningsrätter.

3.5.3 Bevakningsavtal

Ett bevakningsavtal ska upprättas och undertecknas innan detaljplanens antagande för att säkerställa att schaktarbete i berg och jord, går att genomföra under utbyggnaden utan att Trafikverkets vägområde och stödmur påverka negativt. Avtalet ska ingås mellan Trafikverket och fastighetsägaren, utan kommunens medverkan, eftersom detaljplanen endast avser privat kvartersmark och inte inkluderar någon utbyggnad på kommunal mark.

3.5.4 Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal tecknas mellan fastighetsägaren och Trafikverket då statlig infrastruktur kan beröras. Avtalet säkerställer Trafikverkets möjlighet till insyn och inspel i projektering och val av byggmetod för att undvika negativ påverkan på anläggningen.

3.6 KULTURVÄRDEN

3.6.1 Rivningsförbud

Bebyggelsen inom planområdet omfattas inte av något rivningsförbud.

3.6.2 Bevarandekrav

Bebyggelsen inom planområdet omfattas inte av något bevarandekrav.

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 KOMMUNALA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1.1 Detaljplan och planprogram

Det finns ingen gällande detaljplan för planområdet. I samband med ombyggnationen av väg 273 upphävdes gällande detaljplan för att utgöra markreserv.

Planområdet angränsar till detaljplanerna B2 och D30. Stadsplanen B2 fastställdes 6 juli 1940 och reglerar delar av slänten väster om planområdet som allmän plats. Detaljplan D30 antogs 9 april 1990 (Laga kraft 1990-05-08) reglerar (den ej utbyggda) gångbron över Gudöbroleden och del av Vendelsövägen som lokalgata.

Planområdet omfattas inte av något planprogram. Planområdet angränsar till planprogrammet för Port 73. Detaljplanen får inte försvåra för den koppling mellan Port 73 och Vendelsövägen som finns utpekad i det angränsande planprogrammet.

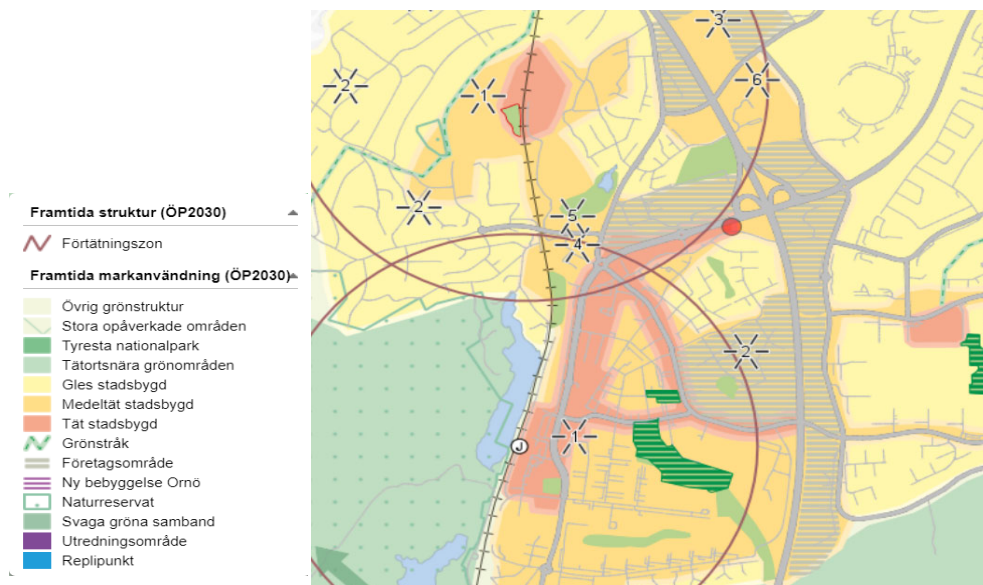


Figur 14. Bild ur planprogram för Port 73, Söderby Huvudgård 2:43 s 26. som visar viktiga kopplingar och stråk.

4.1.2 Översiktsplan

I gällande översiktsplan 2030 (antagen 2016) är planområdet utpekad som medeltät till tät stadsbygd med goda möjligheter för fortsatt komplettering med bebyggelse för fler arbetsplatser. Handen ingår tillsammans med Vega i en av Stockholms läns utpekade regionala stadskärnor, och en stor del av kommunens bebyggelseutveckling kommer den närmaste tiden att ske i Handen. Området närmast väg 73 är utpekad som lämpligt för tjänsteföretag eller lättare industri som är mindre transportintensivt eller störande.

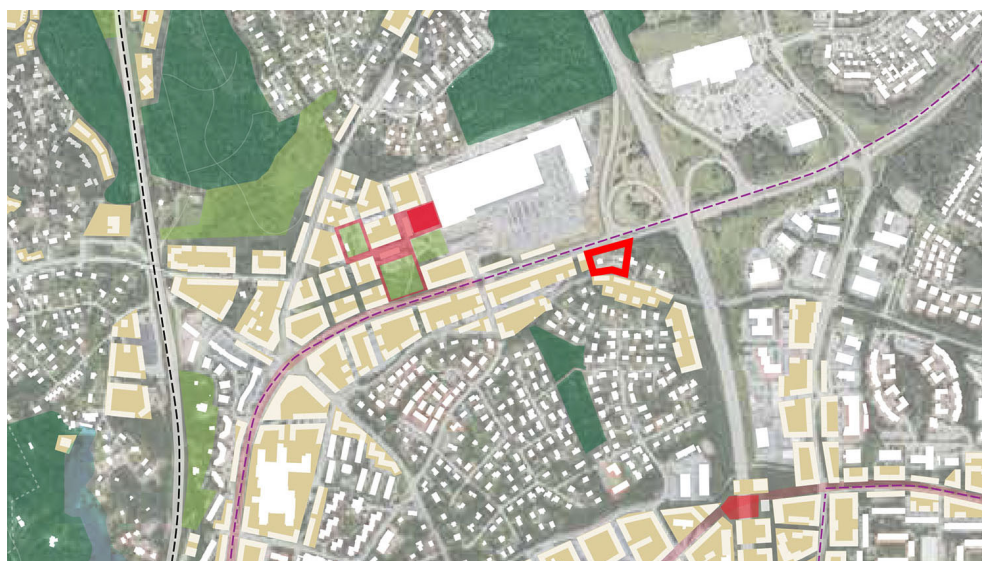
Planförslaget bedöms vara förenligt med Haninge kommuns översiktsplan och stadsutvecklingsplan då den möjliggör för utveckling av kontor och centrumändamål i ett strategiskt läge i Haninge kommun. Dessutom ligger området i närheten av väg 73 i ett område som lämpar sig för tjänsteföretag och har därmed goda möjligheter för fortsatt komplettering med bebyggelse för fler arbetsplatser.



Figur 15. Utdrag ur kommunens översiktsplan som visar framtida markanvändning. Planområdets läge markerat med röd ring.

4.1.3 Stadsutvecklingsplan (fördjupad översiktsplan)

I Haninge kommuns stadsutvecklingsplan (antagen 2018) är planområdet utpekade som blandad stad med tonvikt handel. Vendelsövägen är utpekade som regionalt cykelstråk, stadsgata samt möjligt kapacitetsstarkt kollektivtrafikstråk. Norr om planområdet och Vendelsövägen pekar stadsutvecklingsplanen ut en möjlig förtätning av bostäder.



Figur 16. Utdrag ur stadsutvecklingsplanen, planområdets läge vid röd markering.

I och med att planområdet utvecklas med kontor och verksamheter följer planförslaget stadsutvecklingsplanen. Planförslaget ligger inom kvartersmark och kommer därmed varken påverka eller försvåra för den, i övrigt planerade utvecklingen av Vendelsövägen.

4.1.4 Dagvattenstrategi

Haninge kommuns dagvattenstrategi, antagen 2016, innehåller riktlinjer och strategier för hur dagvatten ska hanteras i kommunen. Dagvatten hanteras i första hand lokalt på kvartersmark för att skapa robusta bebyggelsemiljöer. Bebyggelsen lokaliseras och utformas så att skador på

byggnader, anläggningar och omgivning vid kraftiga regn minimeras. Anläggningar för dagvattenhantering utformas så att de berikar bebyggelsemiljön och gynnar den biologiska mångfalden. Förorening av dagvatten förhindras genom att begränsa antalet föroreningskällor. Förorenat dagvatten hanteras med lokala åtgärder. Efterföljande dagvattensystem utformas så att ytterligare föroreningar avskiljs under vattnets väg till recipient eller reningsverk.

För att uppnå en hållbar dagvattenhantering har kommunen som mål att vid planarbeten ska mark motsvarande minst 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan reserveras för infiltrationsytor för dagvattenhantering. Denna yta kan delas upp och placeras utifrån de lokala förutsättningarna inom detaljplan dit dagvatten från de hårdgjorda ytorna leds och infiltreras. Mark och tak med växtbäddsdjup på minst 20 cm, samt vattenytor och permeabla semihårdgjorda ytor räknas ej som hårdgjorda ytor.

4.1.5 Parkeringsstrategi

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

Parkeringsstrategin bygger på fyra övergripande mål:

1. Staden blir tillgänglig. Detta innebär att konkurrenskraften för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska stärkas samtidigt som tillgängligheten för bilburna upprätthålls. Det ska vara lätt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.

2. Marken används effektivt. Markparkeringar ska undvikas i de lägen som lämpar sig väl för förtätning med ny bebyggelse. För att motverka en överkapacitet av ytor för bilparkeringar ska parkeringsbehovet vid ny- och ombyggnation bestämmas enligt varje projekts specifika förutsättningar. Detta innebär att flexibla parkeringstal ska tillämpas vid ny- och ombyggnation och parkeringstalet är därför beroende av projekt- och lägesspecifika förutsättningar.

3. Stadsmiljön blir attraktiv. Utbyggnaden av stadskärnan och andra centrala tätorter i Haninge ska styras utifrån vilka stadsmiljöer vi vill skapa. Stadsmiljön planeras i en mänsklig skala där trafikplaneringen följer prioriteringsordningen mellan trafikslag.

4. Hållbart resande ska uppmuntras. Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras så att oönskad miljöpåverkan som koldioxidutsläpp och trafikbuller minskar. Planering för cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar.

För framtagning av parkeringstal för gällande planområde används parkeringsstrategin samt tillhörande tillämpning av zoner. Planområdet är beläget inom zon B.

För zon B verksamhet kontor (inklusive besökare) gäller:

Bilparkering:	15 platser/1000m ² BTA
Cykelparkering:	13 platser/1000m ² BTA

För zon B verksamhet sällanköpsbutiker (inklusive besökare) gäller:

Bilparkering:	23 platser/1000m ² BTA
Cykelparkering:	11 platser/1000m ² BTA

För zon B verksamhet lunchbar/ café (inklusive besökare) gäller:

Bilparkering:	37 platser/1000m ² BTA
Cykelparkering:	13 platser/1000m ² BTA

4.1.6 Grönytefaktor

Haninge kommun har tagit fram en grönytefaktor (GYF). GYF är ett verktyg för att bevara och tillskapa grönstruktur och ekosystemtjänster. Syftet med GYF är att skapa gröna miljöer på kvartersmark, stärka den lokala platsens ekologiska funktion och dagvattenhantering, samt skapa möjligheter till rekreation i gröna miljöer för den som bor eller arbetar i området. Kommunen uppmanar till tillämpning av Haninge GYF inom alla detaljplaneprojekt med bostads- eller verksamhetsändamål inom området för stadsutvecklingsplanen (STUP) uppmanas tillämpning av framtagna grönytefaktor. För detta detaljplaneprojekt uppnår kvartersmarken en GYF-kvot om minst 0,5 vilket också är målsättningen för det här projektet.

4.2 REGIONALA PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

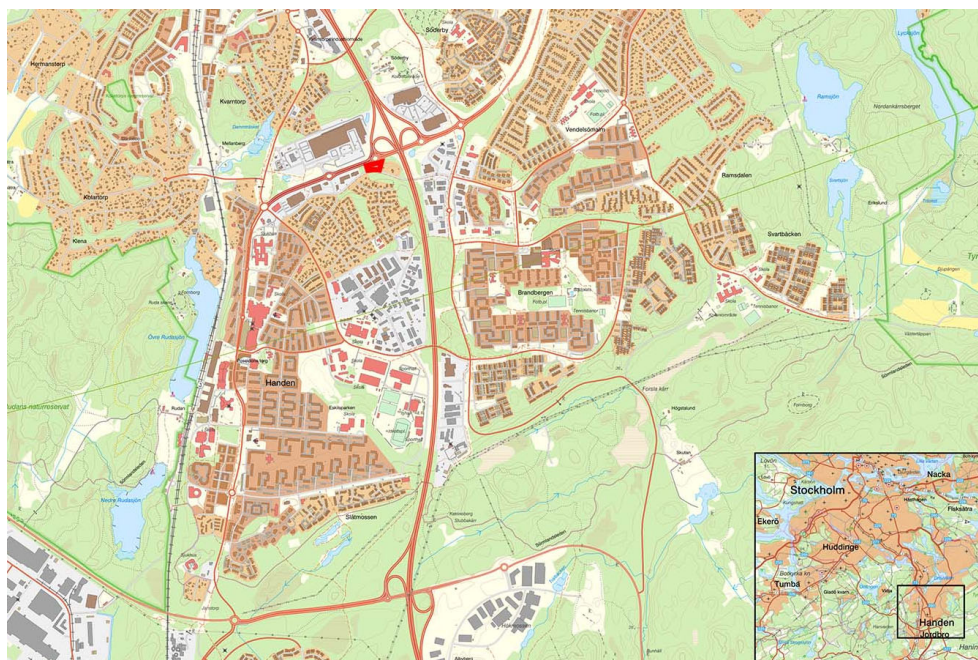
4.2.1 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2050)

Handen ingår tillsammans med Vega i en av Stockholms läns utpekade regionala stadskärnor, och en stor del av kommunens bebyggelseutveckling kommer den närmaste tiden att ske i Handen. Enligt RUF 2050 bör de regionala stadskärnorna stimuleras i sin stadsutveckling och komplettera den centrala regionkärnan Stockholm. Ambitionen bör vara att skapa upplevelserika, täta och varierade miljöer.

4.3 RIKSINTRESSE

4.3.1 Trafikkommunikation

Planområdet ligger inom två utpekade riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap 8 § MB. Planområdet ligger inom MSA-yta för Bromma flygplats och därmed inom ett influensområde och eventuell påverkan ska utredas under planprocessen. Utöver MSA-ytan ligger planområdet också i anslutning till riksintresset Riksväg 73 och en av de trafikramper som ingår i trafikplats Handen.



Figur 17. Bilden hämtad från Länsstyrelsens Länskarta Stockholms län 2024-02-06. Planområdets läge vid röd markering.

Planområdet berörs av en MSA-yta för Bromma flygplats (objekt id 105) som utgör ett riksintresse. MSA står för Minimum Sector Altitude och sträcker sig 55 kilometer från antingen flygplatsens landningshjälpmedel eller referenspunkt. Inom MSA-ytans område kan hinder påverka flygprocedurerna till och från flygplatsen och därför ska höga hinder som är högre än 20 meter ovan omgivande mark eller vattenyta utredas, huruvida till exempel nya byggnadskroppar kan utgöra ett hinder för flygplatsens flygprocedurer. Ett hinder som därmed kan påverka riksintresset Bromma flygplats negativt.

Planområdet ligger väster om väg 73 och direkt söder om en av infarterna till Väg 73 vid Trafikplats Handen. Väg 73 mellan Stockholm och Nynäshamn löper utmed hela kommunens tätortsband och utgör en förbindelse mellan regionala centrum, vilket innebär att vägen har särskild regional betydelse. Riksintresset innefattar samtliga delar av anläggningen, både vägområde och ramper, liksom framtida utbyggnadsbehov. Planförslaget ska utredas utifrån påverkan på riksintresset och säkerställa att tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen inte påtagligt påverkas av planförslaget. Påverkan kan till exempel gälla framkomlighet och kapacitet, möjlighet till underhåll, trafiksäkerhet eller möjlighet att genomföra planerade skyddsåtgärder för att minska störningar från anläggningen.

Enligt översiktsplanen förespråkar kommunen att transportintensiva och ytkrävande företag placeras nära trafikplatserna utmed motorvägen. Planförslagets påverkan på vägområdet ska utredas inom planprocessen.

4.4 MILJÖKVALITETSNORMER

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som regleras med stöd av 5 kap miljöbalken. Idag finns miljökvalitetsnormer för utomhusluft, ytvatten, grundvattenförekomster samt omgivningsbuller.

4.4.1 Vatten

Delavrinningsområde är Drevviken och huvudavrinningsområde är Tyresån. Drevviken är beläget cirka 1,7 kilometer norr om planområdet. Miljökvalitetsnormerna för Drevviken ställer krav på åtgärder för att förbättra vattensystemets ekologiska och kemiska status.

Den ekologiska statusen i Drevviken har klassificerats till otillfredsställande med avseende på övergödning. Kvalitetskravet för recipienten gällande ekologisk status är god ekologisk status till 2033.

Den kemiska statusen i Drevviken uppnår ej god status med avseende på gränsvärdena då de prioriterade ämnena PFOS, antracen, tributyltenn, kvicksilver, polybromerade difenyletrar överskrider i vattenförekomsten. Kvalitetskravet för kemisk status är satt till ”god kemisk ytvattenstatus” med undantag för vissa ämnen på grund av osäkra orsaker och att det är tekniskt omöjligt att uppnå önskade effekter. Åtgärder bör sättas in så snart som möjligt för att nå målet om en god kemisk status till 2027.

För att nå miljökvalitetsnormerna för vatten togs 2021 ett lokalt åtgärdsprogram för Drevviken fram. Nya exploateringar inom avrinningsområdet omfattas inte av föreslagna åtgärder och därmed förutsätts att en hållbar dagvattenhantering tillämpas inom dessa. Ingen av de föreslagna åtgärderna i programmet ligger inom planområdet, det är därför viktigt att en hållbar dagvattenhantering tillämpas för planerad byggnation.

4.4.2 Buller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller innebär att det vid planeringen ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Enligt Naturvårdsverket är miljökvalitetsnormen för buller en slags målsättningsnorm som inte anger någon särskild nivå som ska eller bör följas vid en viss tidsangivelse.



Figur 18. Haninge kommuns bullerkartläggning som visar uppmätta bullerzoner för väg och järnväg.

Det finns inga krav eller riktlinjer på omgivningsbuller för kontor eller centrumändamål och de omfattas inte heller av trafikbullerförordningen. Kommunen har tagit fram en övergripande bullerkartläggning som planeringsstöd som visar att delar av planområdet utsätts för bullernivåer över 65 dBA. Kartläggningen visar också att den befintliga bebyggelsen redan idag ger ett visst bullerskydd mot bullerkällorna Gudöbroleden och väg 73 och sänker bullernivåerna mot Vendelsövägen.

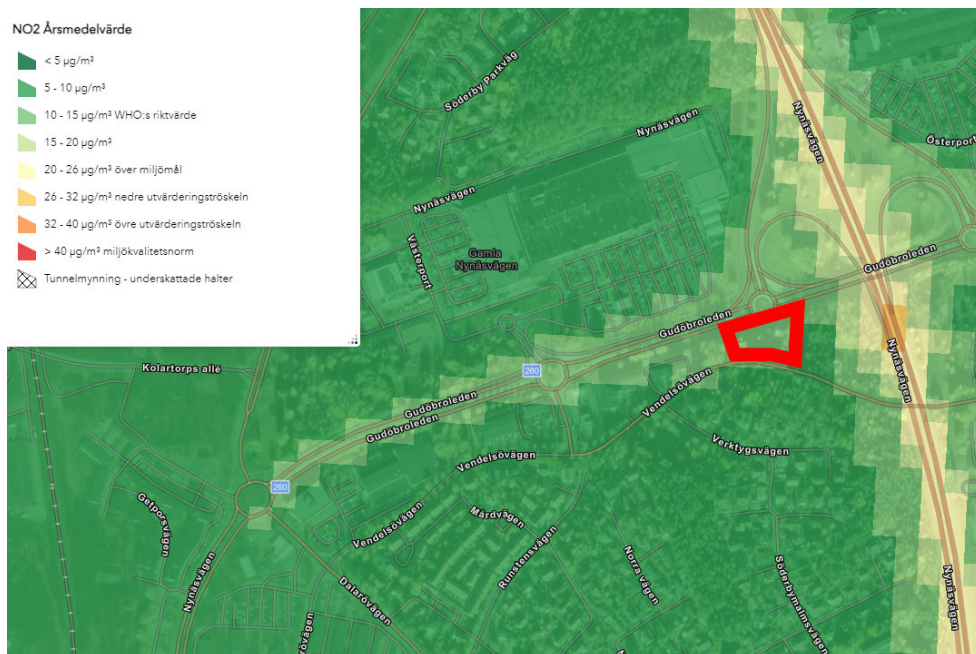


Figur 19. Haninge kommuns bullerkartläggning som visar uppmätta bullerzoner för väg och järnväg vid fasad.

På grund av detaljplanens syfte och att det inte finns några bullerkrav för kontor och centrumändamål så har ingen specifik bullerutredning tagits fram för planförslaget. Bebyggelsen inom planområdet ska i första hand placeras på ett sådant sätt att delar av planområdets påverkan för omgivningsbuller från omkringliggande bullerkällor minskar. Detta stöds också av bullerkartläggningen som visar hur byggnadernas placering redan idag påverkar bullernivåerna.

Luft

Naturvårdsverket har tagit fram miljö kvalitetsnormer för utomhusluft som gäller i hela landet. Med utomhusluft avses enligt förordningen, Luftkvalitetsförordningen (2010:477), utomhusluften med undantag för arbetsplatser samt vägtunnlar och tunnlar för spårbunden trafik. Det finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10/PM2,5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas.



Figur 20. Årsmedelvärde för NO2 (SBL-analys framtagen på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund 2024-02-10). Planområdets läge vid röd markering.



Figur 21. Årsmedelvärde för PM10 (SBL-analys framtagen på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund 2024-02-10). Planområdets läge vid röd markering.

De luftanalyser som Stockholms Luft- och bulleranalyser (SBL) tagit fram visar att planområdet har god luftkvalité som uppfyller miljö kvalitetsnormerna för luft.

4.5 BEBYGGELSE

4.5.1 Stads- och Landskapsbild

Inom planområdet finns idag två enfamiljshus i två våningar som syns tydligt från infarten till Handen från väg 73 i södergående riktning. Planområdet är en av de första platserna som syns vid infarten till Handen, vilket förstärks då planområdet ligger cirka 9 meter ovanför gaturummet och blir synligt även på längre håll. Området syns både från Nynäsvägen, infarten till Handen och från Gudöbroleden. Sett från norr är planområdets omgivning inbäddat i grönska som ger ett lummigt intryck.



Figur 22. Planområdet på höjden med villabebyggelsen är en tydlig entréplats till Handen.

Längs Vendelsövägen möter planområdet ett slingrande och tätare gaturum samt angränsar mot naturmark och lummig villabebyggelse. Här är tempot lugnare med lägre hastigheter och det finns ett gång- och cykelstråk längs med gatans södra sida, på motsatt sida om planområdet. Från Vendelsövägen upplevs fasaden från ett närmre håll, än mot Gudöbroleden och detaljerna i gestaltningen blir mer synliga för de som rör sig här.

4.5.2 Angöring och mobilitet

Angöring sker från Vendelsövägen i planområdets sydvästra del, där befintlig in- och utfart är gemensam för båda fastigheterna.

Inom planområdet finns idag cirka 15 markparkeringar i anslutning till entréerna samt i ett garage med carport finns en parkeringsplats.

4.6 MILJÖ

4.6.1 Dagvatten

Föreslagen dagvattenhantering inom planområdet följer Haninge kommuns riktlinjer för dagvatten och föreslagna åtgärder syftar till att miljö kvalitetsnormerna i recipienten uppnås. Beräkningar i dagvattenutredningen framtagna av Bjerking, 2023 visar att vid en nederbörd på 20 millimeter regn över planområdets hårdgjorda ytor ska en volym av totalt 33 kubikmeter kunna magasineras och fördröjas inom den egna fastigheten (Söderby 6:4 och 6:5). Det är fördelaktigt om dagvattenanläggningarna utgör en kombination av rekreation och funktion.



Figur 23. Avrinningsvägar i vita pilar kring planområdet. Planområdet är markerat med gul linje. (Bjerking, 2023)

4.7 HÄLSA OCH MILJÖ

4.7.1 Omgivningsbuller

Planområdet påverkas av trafikbuller, främst från Gudöbroleden som löper längs planområdets norra sida. Då planen möjliggör för centrumändamål och kontor så finns inga krav eller riktlinjer för bullernivåer utomhus. Samtidigt är det viktigt att i samband med all typ av samhällsplanering placera ny byggnation på ett sådant sätt att så låga bullernivåer uppnås och att placeringen och bidrar till goda stads- och livsmiljöer.

4.7.2 Förorenad mark

Enligt länsstyrelsens länskarta finns inga kända föroreningar i mark eller i byggnader inom planområdet. Närmsta utpekade förorening är vid drivmedelsstationen längs med Gudöbroleden, cirka 200 meter från planområdet.



Figur 24. Potentiellt förorenade områden hämtad från länsstyrelsens Länskartor Stockholms län 2024-01-25. Planområdets läge med röd markering och potentiellt förorenade områden är markerade vita och svarta ringar.

4.7.3 Transporter med farligt gods

Gudöbroleden är klassad som en sekundär transportled för farligt gods. Riskerna från vägen behöver därför beaktas i planarbetet så att inte människor inom planområdet utsätts för oacceptabla risker.

Där Gudöbroleden tar slut i Handen, cirka 600 meter väster om planområdet, ansluter vägen till oklassade vägar. Det finns ingen aktuell kartläggning över antalet transporter med farligt gods på aktuell del av Gudöbroleden. En övergripande inventering av verksamheter som kan ge upphov till transporter på aktuell del av vägen har därför genomförts. Längs sträckan har fyra drivmedelsstationer/automatstationer, handelsverksamheter och ett sjukhus identifierats.

Länsstyrelsens rekommendationer är att vid sekundära transportleder lämna en 25 meter bred zon, räknat från närmaste vägkant, bebyggelsefritt. Avsteg kan dock vara möjligt i vissa fall där det går få transporter och/eller de olyckor som kan inträffa endast kan få allvarliga konsekvenser inom korta avstånd. I samband med utbyggnaden av trafikplats Handen införde Trafikverket ett byggnadsförbud på 25 meter utmed trafikplatsen. Om riskerna längs med leden är så pass små att de kan hanteras med hjälp av säkerhetshöjande åtgärder kan avsteg från byggnadsförbudet accepteras. Motiv till avsteg från byggnadsförbudet redovisas under avsnittet risk för olyckor.

I närområdet finns ett antal pågående detaljplaneprocesser. Merparten innebär en förtätning med bostäder, ingen av dessa innebär att ytterligare riskkällor tillförs i närområdet. Pågående planprocesser kommer sannolikt att innebära att trafiken på Gudöbroleden ökar till följd av att det planeras för fler bostäder i närområdet, men dessa pågående planer bedöms inte medföra någon betydande påverkan på risknivån i området.

4.7.4 Risk för översvämning

Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse planeras så att den inte utgör skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett klimatanpassat 100-årsregn. Enligt dagvattenutredningen (Bjerking, 2023) finns i dagsläget inga problem med stående vatten inom

planområdet och enligt länsstyrelsens skyfallskartering från 2021 finns inga lågpunkter inom planområdet vid ett potentiellt 100-årsregn.

Planområdet är högt beläget och ingår i ett avrinningsområde med en yta på cirka 33 hektar. Avrinning sker norrut mot ett dike längs med Gudöbroleden som går vidare österut under Nynäsvägen. Planområdet har inget inkommande ytligt flöde från områden uppströms då Vendelsövägen söder om planområdet lutar västerut och avrinningen från vägen sker mot Gudöbroleden via en rinnväg väster om planområdet.

Exploatören ansvarar för dagvattenanläggningar inom kvartersmark och egna dagvattenledningar fram till en förbindelsepunkt. Varje fastighet och verksamhetsutövare har ett ansvar att hantera dagvatten på sin fastighet med sådan försiktighet att miljö och omkringliggande fastigheter inte skadas.

4.7.5 Risk för olyckor

Utifrån framtagna riskanalysen är bedömningen att det är *olycka med farligt gods* på Gudöbroleden som kan medföra olyckshändelser med möjlig konsekvens för det aktuella planområdet. I en kvalitativ bedömning av dessa olyckor har konsekvenserna av olyckor som är begränsande till det absoluta närområdet och som inte kommer påverka risknivån inom planområdet sällats bort. Den kvalitativa bedömningen omfattar därför ämnen ur klasserna *olycka med brännbara gaser* (klass 2.1) och *olycka med brännbara vätskor* (klass 3).

Slutsatserna från analysen är att olyckor med brännbara gaser och vätskor kan leda till påverkan inom planområdet. Höjdskillnaden mellan kontorshuset och Gudöbroleden är positiv vid en olycka på Gudöbroleden men innebär inte ett fullständigt skydd. En kvalitativ bedömning av risknivån visar att studerade scenarier inte kommer leda till att det kommer uppstå olyckor med oacceptabel risk, bedömningen är att risknivån ligger inom ALARP (As low as reasonably practicable), troligen i den nedre delen av ALARP.

Åtgärder som föreslås gälla inom planområdet gäller så länge som Gudöbroleden är klassad som en transportled för farligt gods. Om Gudöbroleden i framtiden klassas ner så att den inte längre utgör en transportled för farligt gods kan eventuellt kravet på åtgärder tas bort eller minska. Kommunens långtgående planer för Gudöbroleden är att vägen på sikt ska utvecklas till ett urbant stråk och därmed bedöms inte heller transporter med farligt gods öka längs vägen.

4.7.6 Risk för erosion

På grund av markens sammansättning och nuvarande markplanering och uppväxta vegetation bedöms det idag inte finnas någon risk för erosion inom planområdet.

4.7.7 Risk för ras och skred

På grund av markens sammansättning bedöms det idag inte finnas någon risk för ras och skred inom planområdet.

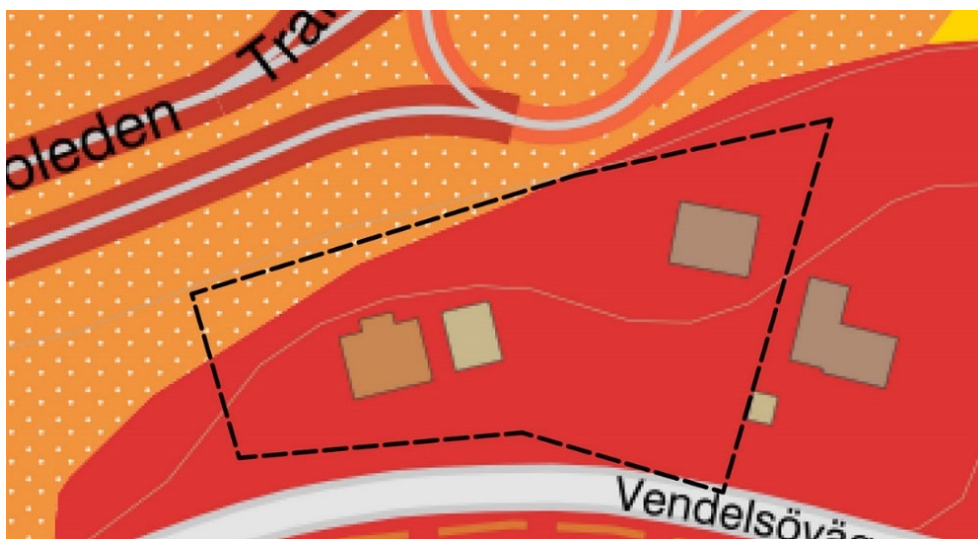
4.7.8 Radon

Radonrisken i området är normal till låg. Vid berggrund och jordarter med normal till låg radonrisk bör halten av radon utredas inför bygglov för att säkerställa att lagkrav för radon i byggnad uppfylls.

4.8 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Inom planområdet förekommer fyllning som huvudsakligen består av torrskorpelera blandat med sand och grus. Enstaka större stenar och block kan förekomma. Under fyllning finns ett tunt lager av torrskorpelera som ligger direkt mot berg. På vissa ställen har ett tunt lager av friktionsjord påträffats under torrskorpeleran. Djup till berg inom planområdet varierar mellan 1,7–4,4 meter under marknivån.

Enligt SGU:s berggrundskarta domineras berggrunden inom planområdet av vacka, eller sannolik sedimentgnejs, som är en vanligt förekommande bergart i södra Stockholmsområdet. Denna bergart är ofta sulfidförande med förhöjda totalsvavelhalter. Om berg ska sprängas, krossas och återanvändas behöver bergets sulfidhalt undersökas för korrekt hantering av



Figur 25. Utdrag ur SGU Jordarter hämtad 2024-02-06 som visar jordarter inom planområdet. Plangräns utmärkt med svart linje.

bergmassor. När bergets frilagts under schaktningen skall vid behov förekomsten av sulfid undersökas. Varje enskild förekomst av sulfidberg ska undersökas och följas upp samband med genomförandeskedet. Vid tomtgränsen mellan Söderby 6:5 och Gudöbroleden finns en stödmur som är grundlagd på berg att förhålla sig till vid grundläggning inom planområdet. För att säkerställa att stödmuren inte påverkas negativt under utbyggnationen kommer ett bevakningsavtal upprättas mellan fastighetsägare och Trafikverket.

4.9 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) omfattas inte planområdet av någon grundvattenförekomst och planområdet ligger inte heller inom något modellerat tillrinningsområde för någon grundvattenförekomst. Det finns ingen information om grundvattennivåer inom planområdet.

4.10 NATUR

4.10.1 Grönområde

På motsatt sida om Vendelsövägen finns fyra obebyggda fastigheter som idag utgörs av vegetation med sly och uppväxta träd. Området söder om kontorsbyggnaden ligger högre än Vendelsövägen och bildar på så vis en grön fond för den nya kontorsbyggnaden. Tillsammans med markreservatet väster om byggnaden omgärdas den nya byggnaden av uppväxt vegetation som står i kontrast till kontorshuset och gör att bebyggelsen står ut i landskapet.

4.10.2 Naturvärden

Det finns inga utpekade naturvärden eller känsliga biotoper inom planområdet eller i planområdets närhet.



Figur 26. Planområdets placering och omkringliggande bebyggelseområden. Vy sett från norr.

4.11 SERVICE

4.11.1 Service och arbetsplatser

Inom planområdet finns idag cirka 20 arbetsplatser och området har god tillgång till service. Längs med Vendelsövägen finns mindre verksamheter, lunchrestauranger och drivmedelsförsäljning. På motsatt sida om Gudöbroleden ligger Port 73, ett köpcentrum med butiker och restauranger.

4.11.2 Rekreation

Då detaljplanen möjliggör för kontor och centrumändamål finns inga krav på tillgång till rekreation för de som kommer arbeta i kontorsbyggnaden. Däremot är det positivt för de som arbetar inom planområdet om det finns tillgång till rekreation i närheten av arbetsplatsen och till ett säkert och tillgängligt gång- och cykelvägnät. Detta ökar möjligheten för att de som arbetar inom planområdet väljer att gå eller ta cykeln framför bilen till och från jobbet. Gång- och cykelbanan längs med Vendelsövägen är utpekad som ett regionalt cykelstråk.

4.12 TRAFIK

4.12.1 Gator och trafik

Planområdet angränsar till Vendelsövägen som är kommunal väg, med hastighetsbegränsningen 40 km/h. Fastighetens sydvästra del möter Vendelsövägen i höjd där befintlig ut- och infart ligger idag och betjänar båda fastigheterna Söderby 6:4 och Söderby 6:5.

4.12.2 Gång- och cykelvägnät

På södra sidan av Vendelsövägen finns en gång- och cykelbana. Det finns ingen ordnad passage från gång- och cykelbanan till planområdet. Vendelsövägen är enligt kommunens cykelplan (2018) utpekad som regionalt cykelstråk och kopplar samman Handen med Vendelsömalm och Mårtensberg och bostadsområden som ligger nordost om planområdet.

4.12.3 Kollektivtrafik

Busslinje 824 trafikerar längs med Vendelsövägen och närmsta busshållplats ligger cirka 350 meter öster om planområdet. Busslinjen har cirka 30 minuters turtäthet måndag-söndag och 60 minuters turtäthet mellan midnatt och klockan 02.

4.12.4 Sociala aspekter

Inom planområdet finns idag två villor med mindre verksamheter och cirka 25 arbetsplatser. Området är därmed främst bemannat under dagtid i veckorna. Längs med den norra sidan av Vendelsövägen ligger idag verksamheter, förutom de två villorna som ligger närmast planområdet på öster sida som är privatbostäder. Längs Vendelsövägens södra sida ligger ett bostadsområde med enfamiljshus. Fastigheterna på motsatt sida om planområdet är obebyggda.

Området upplevs som blandat med både bostäder och verksamheter och att planområdet ligger i skärningen mellan Gudöbroledens och Port 73 storskaliga trafik- och handelsområde och den lägre tätare villabebyggelsen. En blandad miljö är positiv och att addera kontorsbebyggelse i det här läget har möjligheten att öka tryggheten längs med Vendelsövägen samt skapa ett bullerskydd för villabebyggelsen mot Gudöbroleden och Port 73.

4.13 TEKNIK

4.13.1 Vatten, avlopp och spillvatten

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp och är kopplat till det kommunala ledningsnätet. I samband med detaljplanens genomförande ska en ny förbindelsepunkt tillskapas till fastigheten. Ett eventuellt övertagande av privata VA-ledningar ska utföras om dess kapacitet och kondition är tillräcklig för den nya fastigheten.

4.13.2 Energi

Elledningar som ägs av Vattenfall Eldistribution AB finns utbyggda inom och i anslutning till planområdet. Befintlig bebyggelse värms upp med el. I samband med att planförslaget byggs ut planerar fastighetsägaren att kontorsbyggnaden förses med bergvärme som uppvärmning.

4.13.3 Fjärrvärme

Haninge kommun är huvudman för fjärrvärmenätet inom planområdet. Planområdet är inte anslutet till fjärrvärmenätet.

4.13.4 Övriga ledningar

Det finns teleledningar tillhörande Skanova indraget till planområdet.

4.13.5 Avfall

Detaljplanen möjliggör för kontor och centrumändamål i entréplanet. Samtliga fraktioner samlas in av SRV återvinning AB. Sophämtning utförs idag en gång i veckan. Sopbilen kör in via infarten och vänder med T-vändning inom fastigheterna. I och med att genomförandet av

planförslaget leder till att antalet arbetsplatser bli fler mot idag, så kommer också mängden avfall att öka.

Sophämtning planeras likt befintlig lösning med ett sophus/sopstation längs med Vendelsövägen, nu med uppdaterade funktionskrav enligt Avfall Sveriges och via en T-vändning som placerats så att sopbilen inte utför några backrörelser i närheten av entréytor. För att undvika blockering av parkeringsplatser vid sophämtning ska de fem närmsta parkeringarna regleras med parkeringsförbud vid tider för sophämtning.

5 KONSEKVENSER

5.1 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. MILJÖBALKEN

Beslut om planuppdrag fattades 2023-02-26, därmed tillämpas 6 kap miljöbalken enligt den nu gällande formuleringen efter lagändringen som infördes 2018-01-01.

Enligt 6 kap. 5 § miljöbalken ska kommunen undersöka om genomförandet av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen innebär att kommunen identifierar omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan, samt att kommunen i ett så kallat undersökningssamråd samråder om detta med länsstyrelsen och andra myndigheter som kan bli berörda av detaljplanen. Om kommunen anser att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en strategisk miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram.

Kommunen bedömer att genomförandet av planförslaget inte medför någon negativ påverkan på naturmiljön, så länge som de föreslagna planåtgärderna som föreslås också genomförs (se nedan). Planförslaget bedöms dessutom bidra med positiv påverkan på ljudmiljö, trygghet, landskapsbild och risk för olyckor. Motiv, samt de omständigheter som ligger till grund för kommunens bedömningar, framgår i detaljplanchandlingen *undersökningen om betydande miljöpåverkan*.

Kommunens bedömning är att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan och därför kommer ingen miljökonsekvensbeskrivning för denna detaljplan att tas fram.

5.1.1 Planåtgärder för att stärka och begränsa projektets miljöpåverkan:

- GYF har arbetats fram som underlag för att redovisa och säkerställa kvalitativa grönytor.
- Reglering av byggrätt som säkerställer utrymme för dagvattenlösning som uppfyller MKN.
- Placering av byggnad som skapar bullerskydd för bakomliggande bostäder och bullerskyddad sida inom planområdet.
- Möjliggörande för signaturbyggnad på strategisk viktig och synlig entréplats i kommunen.
- Riskreducerande byggnadstekniska åtgärder kopplade till avståndet och riskerna längs med Gudöbroleden.

5.2 STÄLLNINGSTAGANDE OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

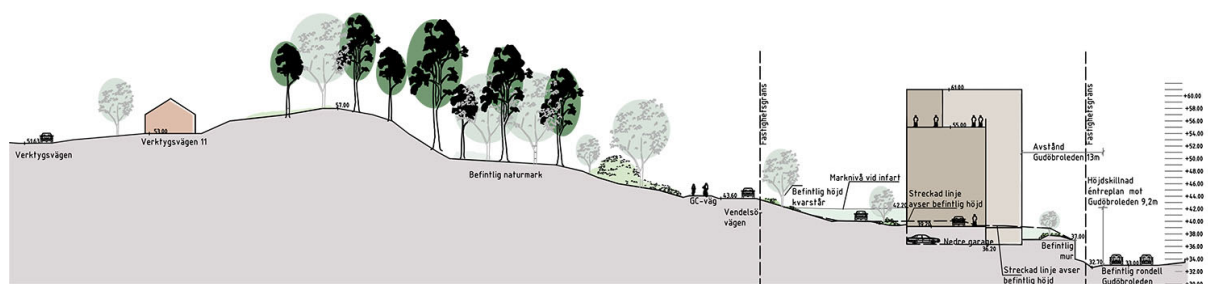
Kommunens ställningstagande i frågan om detaljplanen antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej ska, enligt 6 kap. 7 § miljöbalken och 5 kap. 11a § plan- och bygglagen, avgöras i ett

särskilt beslut. Kommunens har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan i samband med planprocessen och kommit fram till att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen och övriga berörda myndigheter har i sina yttranden i samband med att detaljplanen varit på samråd 2024-04-30 – 2024-06-10 meddelat att de delar kommunens bedömning om att detaljplanen inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Ett särskilt beslut som avgör ärendet har därför fattats. Den slutliga undersökningen har anslagits på kommunens hemsida.

5.3 RIKSINTRESSE

Planområdets omgivande topografi varierar kraftigt, från Gudöbroleden på +33 meter över havet (m.ö.h.) till Vendelsövägen som ligger ca +44 m.ö.h. och den bakomliggande höjden söder om Vendelsövägen som sträcker sig upp till +57 m.ö.h. Den föreslagna kontorsbyggnadens högsta punkt ligger +61 m.ö.h. och detaljplanen reglerar högsta tillåtna nockhöjd till +61,5 meter över angivet nollplan. Då marken sluttar totalt 24 meter från höjdens högsta punkt till Gudöbroleden och föreslagen bebyggelse endast kommer vara cirka 5 meter högre än omgivningens högsta punkt så gör kommunen bedömningen att planförslaget inte utgör ett potentiellt hinder inom MSA-ytan och att en flyghinderanalys inte behöver genomföras i samband med detaljplaneprocessen. Bromma flygplats har bedömts vara den som möjligen skulle kunna påverkas av planförslaget. Dialog under planprocessen med Swedavia Airports har bekräftat att planförslaget inte har någon negativ inverkan för deras del.

Planförslagets utformning och detaljplanens genomförande bedöms inte påverka någon del av den anläggning som utgör Riksintresse för riksväg 73. Bedömningen görs utifrån den planerade bebyggelsens placering och utformning inom planområdet samt hur planförslaget påverkar dagens situation. Planförslaget bedöms varken försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen riksväg 73. Bebyggelsen flyttas något närmre anläggningen, men liksom dagens situation så är in- och utfarter placerade mot Vendelsövägen i stället för Gudöbroleden, vilket gör att anläggningen inte kommer påverkas gällande vare sig kapacitet eller trafiksäkerhet. Planförslagets byggrätt är också tydligt avgränsad mot anläggningen och det finns ett tillräckligt stort avstånd mellan byggrätt och anläggning för att säkerställa tillkomst och utnyttjandet av riksintresset riksväg 73. Kommunen gör därmed bedömningen att planförslaget inte påverkar riksintresset för väg 73 eller infarten till Handen.



Figur 27. Planförslagets bebyggelsehöjder i förhållande till höjd söder om planområdet. (Arkitekt: Turbinen, genom landskapsarkitekt Karin Sidén Lannergård)

5.4 MILJÖKVALITETSNORMER

5.4.1 Vatten

Med föreslagen dagvattenhantering för planerad situation förväntas föroreningsbelastningen från planområdet understiga dagens beräknade belastning. Planen bedöms därmed inte försvåra för

recipienten Drevviken att uppnå miljö kvalitetsnormer för vatten. Det är viktigt att nödvändigt underhåll och skötsel av dagvattenanläggningar sker för att säkerställa en långvarig rening av dagvatten.

5.4.2 Buller

Planförslaget medger en förtätning med fler arbetsplatser inom planområdet som i och med detaljplanens genomförande bedöms öka från dagens 25 till 60 arbetsplatser. Fler arbetsplatser kommer leda till fler trafikrörelser till och från planområdet, både i form av anställda, besökare och leveranser av varor och avfall.

För att inte påverka miljö kvalitetsnormerna för buller negativt är det viktigt att den planerade bebyggelsen i så stor utsträckning som möjligt möjliggör och uppmuntrar till hållbara transporter med till exempel kollektivtrafik, cykel och för gående. Olika sätt för att öka andelen hållbara transporter är till exempel att erbjuda väderskyddad cykelparkering nära entréer, trygga gång- och cykelvägar och uppmuntra till kollektivt resande till och från arbetsplatsen.

Då planområdet redan idag används för arbetsplatser och planförslaget endast kommer leda till en begränsad ökning av trafikrörelser så bedöms inte heller planförslagets omfattning leda till att miljö kvalitetsnormerna för buller överskrids.

5.4.3 Luft

Luftkvaliteten inom planområdet och planområdets närhet är god.

Då planområdet redan idag används för arbetsplatser och planförslaget endast kommer leda till en begränsad ökning av trafikrörelser så bedöms inte heller planförslagets omfattning leda till att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids.

5.5 MILJÖ

5.5.1 Ställningstagande PBL 4:33b

Planavdelningen bedömer att detaljplanens genomförande inte kan medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljökonsekvensbeskrivning behöver göras. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar.

Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen och är säkerställda genom planbestämmelser på plankartan.

5.5.2 Dagvatten

Föreslagen exploatering medför att andelen hårdgjorda ytor i form av tak, stensatta ytor och asfalt ökar, vilket innebär att det dagvattenflöde som genereras i planområdet också kommer att öka.

Med föreslagen dagvattenhantering inom planområdet är samtliga frammodellerade föroreningshalter och mängder mindre jämfört med befintlig situation.

Dimensionerade dagvattenflöden (med klimatfaktor) för 5-, 20-, och 100-årsregn efter magasinering av 20 millimeter (utan klimatfaktor) har jämförts med flöden efter utbyggnad (med klimatfaktor). Flöden för 5-årsregn beräknas minska, 10-årsflöden vara oförändrat och 100-årsflöden beräknas öka. Vid jämförelse med föreslagen dagvattenlösning och nollalternativ (dimensionerade dagvattenflöden med klimatfaktor) så kommer samtliga flöden att minska, vilket styrker de dimensionerade anläggningarna och att de lösningar som föreslås i planförslaget är lämpliga för platsen.

Den sammanlagda ytan för lokalt omhändertagande av dagvatten utgör cirka 17 procent av marken inom planområdet vilket uppfyller kommunens mål om minst sex procent inom kvartersmark.

Kommunen gör bedömningen att planförslaget varken påverkar recipienten negativt eller försvårar uppfyllnad av miljö kvalitetsnormer för vatten så länge som föreslagna dimensionerade dagvattenanläggningar och ledningar inom planområdet anläggs och underhålls för att bibehålla sin funktionalitet.

5.6 HÄLSA OCH MILJÖ

5.6.1 Omgivningsbuller

Kontorsbyggnaden ska placeras med långsida mot Gudöbroleden och skapar på så vis ett visst bullerskydd mot trafikbullret från trafiken längs med leden. Byggnadens gemensamma utrymmen och huvudentré är placerade på byggnadens södra sida längs med Vendelsövägen där trafikflödet och bullernivåerna lägre.

Genom att möjliggöra för kontor och centrumändamål inom planområdet samt reglering av husets placering har rimliga anpassningar gjorts för att minska omgivningsbullret för vistelsezoner inom planområdet. Inomhus ställs krav på högsta tillåtna ljudnivå för kontor vilket säkerställs i bygglovsskedet.

5.6.2 Risk för översvämning

Det finns ingen risk för översvämning inom planområdet och planförslaget medför inte heller någon ökad risk för översvämning så länge som föreslagna dimensionerade dagvattenanläggningar och ledningar inom planområdet anläggs och underhålls för att bibehålla sin funktionalitet. Det beräknade ökade flödet vid 100-årsflöden bedöms hanterbara i befintligt ledningsnät.

5.6.3 Skyfall

Utanför planområdet, framgår det av Länsstyrelsens skyfallskartering förekomst av både lågpunkter och höga flöden på omkringliggande vägar vid ett 100-årsregn (med klimatfaktor). Karteringen visar att framkomligheten för utryckningsfordon är säkerställd i händelse av kraftig nederbörd som skulle leda till att den närmaste färdvägen blir blockerad av stående vatten, genom att planområdet kan nås från två håll.

Som alternativ till den närmaste färdvägen finns möjlighet till en rundkörning vilket innebär att planområdet kan nås både västerifrån och österifrån på Vendelsövägen. En översiktlig skyfallskartering visar att vattendjupet på den alternativa vägen understiger den acceptabla nivån på 20 cm för utryckningsfordon. Planområdet kan därmed nås inom önskad tid vid en eventuell utryckning.



Figur 28. Översiktlig skyfallskartering gjord i Scalgo Live (66mm regn) som visar planområdets tillgänglighet vid eventuell utryckning från Haninge brandstation (orange cirkel), i händelse av skyfall.

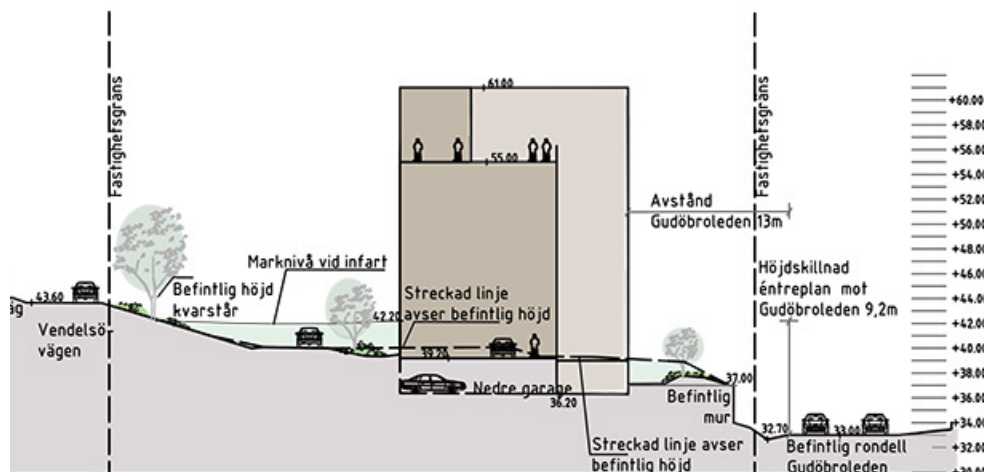
5.6.4 Risk för olyckor

Utifrån framtagna riskanalys är bedömningen att olycka med farligt gods på Gudöbroleden kan medföra olyckshändelser med möjliga konsekvenser för det aktuella planområdet. En kvalitativ bedömning av dessa olyckor har genomförts och konsekvenserna av olyckor som är begränsande till det absoluta närområdet och som inte kommer påverka risknivån inom planområdet har sällats bort. Den kvalitativa bedömningen omfattar därför ämnen ur klasserna *olycka med brännbara gaser* (klass 2.1) och *olycka med brännbara vätskor* (klass 3) som möjliga riskkällor.

Slutsatserna från analysen är att olyckor med brännbara gaser och vätskor kan leda till påverkan inom planområdet. Höjdskillnaden mellan kontorshuset och Gudöbroleden är positiv vid en olycka på Gudöbroleden, men innebär inte ett fullständigt skydd. En kvalitativ bedömning av risknivån visar att studerade scenarier inte kommer leda till att det kommer uppstå olyckor med oacceptabel risk, bedömningen är att risknivån ligger inom ALARP, troligen i den nedre delen av ALARP.

För att bedöma planförslagets lämplighet kopplat till risknivå, riskavstånd och lämpliga åtgärder har en riskutredning för ett liknande planuppdrag längs med Gudöbroleden (Biltema på Söderbyleden 1) studerats och använts som referens i bedömning för gällande planförslag. I referensutredningen möjliggjorde detaljplanen för fler verksamheter och därmed fler transporter samt omfattar ett högre personalantal än gällande planförslag. Referensutredningen visar att de beräknade risknivåerna ligger inom ALARP upp till 30 meter för individrisken och 5 omkomna för samhällsrisken. Dessa beräknade risknivåer bedöms vara tillämpbara även för aktuellt planområde eftersom farligt gods på den del av Gudöbroleden som ligger längs med gällande planförslag dessutom är lägre än vid det studerade exemplet.

Kontorsbyggnaden i gällande planförslag ligger närmre än det studerade exemplet, men höjdskillnaden samt den lägre persontätheten innebär dock att samhällsrisknivån bör minst vara densamma som vid det referensexemplet. När risknivån ligger inom ALARP ska åtgärder vidtas för att sänka risknivån så långt det "är rimligt och möjligt".



Figur 29. Kontorshusets placering i förhållande till transportled för farligt gods. (Arkitekt: Turbinen, genom landskapsarkitekt Karin Sidén Lannergård)

För att motivera avsteg från bebyggelseförbudet och byggnation inom ALARP-området så föreslås följande åtgärder för att minimera risken för olyckor för de som arbetar inom planområdet.

Avstånden gäller från närmaste vägkant och avser oskyddade markområden:

- Ytor mellan ny bebyggelse och transportled för farligt gods ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Parkering inom detta område är acceptabel markanvändning.
- Inom 40 meter från transportled för farligt gods ska byggnadsdelar som vetter direkt mot vägen utföras med följande åtgärder: Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från vägen.
- Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från vägen alternativt på byggnadens tak.
- Inom 30 meter från transportled för farligt gods ska byggnadsdelar som vetter direkt mot vägen utföras med följande åtgärder: Fasader som vetter direkt mot transportled för farligt gods ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster och glaspartier i fasader som vetter direkt mot transportled för farligt gods ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Ovanstående åtgärder gäller så länge som Gudöbroleden är klassad som en transportled för farligt gods. Om Gudöbroleden i framtiden klassas ner så att den inte längre utgör en transportled för farligt gods kan eventuellt kravet på åtgärder tas bort eller minska. Kommunens långsiktiga planer för Gudöbroleden är att vägen på sikt ska utvecklas till ett urbant stråk, vilket förutsätter att befintliga drivmedelsstationer flyttas eller avvecklas. I ett sådant scenario bedöms

transporter med farligt gods på Gudöbroleden inte vara mer frekventa än övriga vägar utan klassning för farligt gods.

Med hänsyn till ovanstående åtgärder, det begränsade antalet transporter med farligt gods som rör sig längs med den del av Gudöbroleden som ligger mot planområdet, den föreslagna markanvändningen samt höjdskillnaden kan avsteget från byggnadsförbudet accepteras.

Planförslaget bedöms inte heller påverka trafiksäkerheten, ramper eller eventuella olyckor som inte inkluderar farligt gods.

5.6.5 Risk för erosion

Planförslaget kommer leda till en ökad risk för erosion på de ytor där befintlig växtlighet tas bort. För att förebygga den risken, tills nya grönytor har etablerats, är det lämpligt att täcka fria jordtytor med exempelvis kokosmattor.

5.6.6 Risk för ras och skred

Den planerade kontorsbyggnaden föreslås grundläggas på berg, vilket gör att den befintliga slänten till stor del avlastas samt att endast minimalt med fyllning mot det nya husets källarväggar blir risken för skred mindre än för de nuvarande förhållandena.

Geoteknikutredningen visar att det inte finns någon risk med föreslagen grundläggning ur geoteknisk synpunkt. Utredningen slår också fast att genom att den planerade byggnaden grundläggs på berg medför detta att den befintliga slänten till stor del avlastas samt att minimalt med fyllning mot husets nya källarväggar medför att risken för skred blir mindre än för de nuvarande förhållandena. Därmed bedöms risken som låg för sättningar eller stabilitetsförändringar som kan komma att påverka Trafikverkets väg med tillhörande anläggningar såsom stödmurar, diken etcetera negativt. I genomförandeskedet, både avseende projektering och produktionsmetod, ska närhet till närliggande anläggningar beaktas och säkerhetsåtgärder tillämpas, samt säkerställande att upptagna schaktmassor och eventuella fyllnadsmassor inte belastar de kvarvarande slänterna på ett sätt som försämrar stabilitet eller ökar sättningsrisk. Bygg- och anläggningsarbeten kommer att ske i dialog med Trafikverket samt regleras i relevanta avtal såsom exempelvis bevakningsavtal.

5.7 NATUR

5.7.1 Grönområde

Grönytefaktorkvoten om minst 0,5 uppnås inom planområdet vilket säkerställer kvalitativa grönytor inom planområdet. Även om grönyterna minskar på grund av den utökade bebyggelsen inom planområdet så kommer de grönytor som tillskapas som minst motsvara dessa och kompensera minskade grönytor.

5.7.2 Landskapsbild

Befintlig bebyggelse ersätts med en ny signatur- och kontorsbyggnad vilket kommer leda till att landskapsbilden på platsen drastiskt förändras, både mot Vendelsövägen och Gudöbroleden. Den nya bebyggelsen är större i skala, både på längden och höjden och har en helt annan arkitektonisk utformning än den lågskaliga villabebyggelsen som finns på platsen idag. Föreslagen bebyggelse knyts på så vis, i skala och placering, samman med befintliga etableringar som tillskapats längs med Gudöbroleden. Den lägre skalan mot Vendelsövägen bedöms också vara positiv och att byggnaden placeras närmre vägen kommer leda till ökad stadsmässighet, men som

samtidigt är anpassad efter vägens lägre skala. Den nya kontorsbyggnaden kommer leda till ett helt nytt entrémotiv till Handen som kommer vara positivt för utvecklingen i området och kommunen.

5.8 SOCIALA ASPEKTER

5.8.1 Jämlikhet

Planområdet är beläget i Handen med god tillgänglighet till handel, service och transport med kollektiva färdmedel. I områdets närhet finns även goda förbindelser vad gäller gång- och cykelvägar. Detta är viktigt ur ett jämlikhetsperspektiv, då alla människor oavsett kön, etnicitet och funktionshinder, skall känna tillgänglighet till platsen.

Planförslaget bidrar till förtätning av arbetsplatser i området, vilket kan bidra till ökad jämlikhet genom att området får en ytterligare större blandning mellan arbetsplatser och bostäder.

Kontorsbyggnadens placering längs med Gudöbroleden bidrar också till förbättrad boendemiljö för närliggande bostäder söder om Vendelsövägen. Byggnaden blir ett skydd och skapar en tyst sida mot Vendelsövägen.

5.9 TRAFIK

5.9.1 Motortrafik

I samband med att planområdet byggs ut med fler arbetsplatser från dagens cirka 25 till det planerade 60 arbetsplatser, så kommer antalet trafikrörelser med bil; personal, besökare och leveranser att öka in och ut på Vendelsövägen. Antalet motorfordon till och från fastigheten beräknas öka från dagens 14 till cirka 55 per dygn (bil + verksamhet fordon + övriga transporter) på vardagar. Det innebär att antalet passager vid in- och utfarten beräknas bli cirka 110 stycken per dygn. Även transporter med lätt lastbil såsom sophämtning och leveranser kommer öka från cirka tre leveranser per vecka till åtta leveranser per vecka.

In- och utfart till planområdet kommer fortsatt att ske i den sydvästra delen av planområdet där marknivån ligger i höjd med Vendelsövägen. I det fall som fastigheterna slås samman till en fastighet, så behöver inte någon trafik röra sig över Söderby 6:5 för att nå Söderby 6:4 eller ytterligare någon ny angöring tillskapas till Vendelsövägen.

Kommunen gör bedömningen att det finns kapacitet längs med Vendelsövägen för det ökade trafikflödet samt att markplaneringen inom planområdet och placering av infarten är lämplig utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

5.9.2 Gång- och cykeltrafik

Planförslaget medför ingen påverkan på områdets gång- och cykelstråk. En konsekvens av planförslaget är ett ökat befolkningsunderlag och förtätning av staden vilket medför en ökat nyttjande av allmänna stråk, vilket bedöms vara positivt för folkhälsa och stadslivet. Enligt Trafik PM kommer de beräknade flöden med gång- och cykel till planområdet öka från idag cirka 8 resor till 130 per vecka med cykel, samt från dagens noll till 115 resor med kollektivtrafik per vecka.

5.9.3 Leveranser och avfallshantering

Då planområdet ersätter de två mindre byggnaderna med en större kontorsbyggnad med fler arbetsplatser, så ökar mängden avfall. Sophämtning planeras likt befintlig lösning med ett sophus

längs med Vendelsövägen med uppdaterade funktionskrav enligt Avfall Sverige. Sophämtning ska ske inom den egna fastigheten. Enligt Trafik PM kommer placeringen av sophusen uppfylla SVR kravspecifikationer samt att sophämtning och leveranser kan ske trafiksäkert utan backrörelser mot huvudentrén. Ökningen av leveranser och sophämtning beräknas bli liten, från dagens tre, till åtta leveranser per vecka.

5.9.4 Räddningstjänst

Räddningstjänst använder samma infart till fastigheten som övrig trafik. Detaljplanen möjliggör för att en hårdgjord yta på kontorshusets södra sida kan dimensioneras för att klara kraven för uppställningsplats för brandbil. Uppställningsplats för räddningstjänst och dess tekniska funktionskrav säkerställs i bygglovsskedet.

6 PLANERINGSUNDERLAG

I denna planbeskrivning redovisas en sammanställning av de planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanen.

6.1 KOMMUNALA PLANERINGSUNDERLAG

- Översiktsplan 2030 - med utblick mot 2050, Haninge kommun, 2016
- Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen (RUFS 2050), Region Stockholm, 2018
- Planprogrammet för Port 73, Haninge kommun, 2014
- Dagvattenstrategi, Haninge kommun, 2016
- Parkeringsstrategi, Haninge kommun, 2018

6.2 UTREDNINGAR

- Dagvattenutredning, Bjerking 2023-10-31
- Geoteknisk utredning, Geotekniska byggnadsbyrån, 2023-12-07
- PM Trafik, Turbinen fastigheter AB, 2023-10-23
- Riskanalys, Brandskyddslaget, 2023-11-01

7 MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Detaljplanen har tagits fram av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor i samarbete med Haninge kommun, där Haninge kommun har varit granskande och beslutande part.

I projektet har följande personer medverkat:

Ida Andersson	Planarkitekt, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor
Helena Granting	Planarkitekt och projektkoordinator, Haninge kommun
Harald Andersson	Miljöplanerare, Haninge kommun
Louise Ragnå	Trafikplanerare, Haninge kommun
Pawel Harney	Dagvatteningenjör, Haninge kommun
Andreas Paulson	Stadsarkitekt, Haninge kommun