

Detaljplan för Kalvsvik 16:1 m.fl., Jordbro etapp 2
Jordbro

PLANBESKRIVNING



GRANSKNINGSHANDLING

Utökat planförfarande
2022-04-14

SAMMANFATTNING

Detaljplanen syftar till att skapa en attraktiv stadsdelskärna i Jordbro genom att skapa förutsättningar för bostäder, förskola, allaktivitetshus och ett nytt centrum med omsorgsfullt gestaltade offentliga rum för alla som bor- eller verkar i Jordbro.

På grund av planområdets närhet till Nynäsbanan föreslås Södra Jordbrovägen flyttas och läggas så nära Nynäsbanan det är möjligt, i den zon som inte går att bebygga med hänsyn till risken för olyckor. Därmed frigörs mark för den nya bebyggelsen. För att det ska vara möjligt att flytta Södra Jordbrovägen flyttas bussterminalen till en ny placering i södra delen av planområdet.

Bebyggelsen inom planområdet planeras bli en blandning av centrumfunktioner och bostäder. Centrumfunktionerna förläggs i bottenplan, medan bostäder läggs i de högre våningsplanen. Planförslaget medger cirka 270 nya bostäder, cirka 4500 kvadratmeter bruttoarea centrum och 2000 kvadratmeter bruttoarea för allaktivitetshus.

Kommunen bedömer att förslaget till detaljplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Detaljplanen fanns tillgänglig för samråd under perioden 17 maj – 25 juni 2021. Totalt inkom 27 yttranden och dessa finns sammanställda i en så kallad samrådsredogörelse. Förändringar inför kommande granskning är bland annat en bearbetning av bussterminalen och gestaltning av allmän plats. Utredningar har kompletterats avseende buller och risk, vibration.

ABSTRACT

The detailed development plan aims at developing an attractive district center by creating possibilities to build new housing, preschool, community center building, and commercial space.

Because of the location of the proposed development, in close proximity to the railway Nynäsbanan, Södra Jordbrovägen is suggested to be moved and placed closer to the railway. Thus, the road is placed within the zone in which it is not suitable to place building because of traffic noise and risk of accidents and more land is made available for buildings. To be able to move the road, the existing bus terminal needs to be moved further south.

The proposed development is a mixture of housing and commercial space, where the latter is placed mainly in bottom floors with apartments on top. The plan proposal enables around 270 apartments to be built, as well as 4500 square meters of commercial space and 2000 square meters reserved for a community center building.

The proposed plan does not cause significant environmental impact, according to the municipality's assessment.

During May 17th and June 25th 2021, the plan proposal where exhibited for consultation. 27 opinions where submitted.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
ABSTRACT.....	2
INLEDNING	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	8
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	12
FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG	27
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	50
DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE	68

DETALJPLANENS HANDLINGAR

- Plankarta upprättad på grundkarta
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Kvalitetsprogram del 1 och 2
- Gestaltningsprogram för allmän platsmark
- Undersökning av betydande miljökonsekvenser
- Fastighetsförteckning

UTREDNINGAR

- Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun. Rev 2022-11-23
- Geosigma, 2020-04-21. Dagvattenutredning, Detaljplan Jordbro etapp 2.
- Norconsult, 2019. Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Kalvsvik 1:4, 16:1 m. fl. Jordbro etapp 1.
- Norconsult, 2020-12-22. Haninge kommun, Jordbro station, Trafikbullerutredning. Rev 2022-03-10
- Norconsult, 2021-02-19. Vibrationsutredning, DP Kalvsvik 16:1 m.fl., Jordbro etapp 2.
- Sweco, 2019-09-27. PM Geoteknik, Jordbro etapp 2.
- WSP, 2019-04-05. Analys av Jordbro centrum's marknadssposition.
- Sweco, 2022-01-31. Geotekniskt PM Stabilitetsberäkning.
- Sweco, 2022-01-31. Riskanalys med avseende på vibrationsalstrande arbeten.

INLEDNING

BAKGRUND

Kommunfullmäktige antog den 8 september 2014 detaljplaneprogrammet för Jordbro centrum. Planprogrammet omfattar bland annat centrumanläggningen, före detta Jordbromalmskolan samt Hurtigs park. Kommunstyrelsen gav den 29 september 2014 stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram en detaljplan för Jordbro centrum, inom fastigheterna Kalvsvik 1:4, 16:1 m.fl.

Under arbetet med detaljplanen för Jordbro centrum framgick att de byggnader som utgör nuvarande centrum bör rivras, och detta innebar nya möjligheter att ompröva centrumets placering i Jordbro. För att kunna påbörja byggnation innan det nya centrumets utformning och placering var helt färdig delades planläggning av centrala Jordbro upp i tre etapper. Den första etappen omfattar två bostads kvarter, en skola i Hurtigs park samt en utökad byggrätt för förskolan Långbäling. Detaljplanen för etapp 1 vann laga kraft i slutet av 2020.

Kommunstyrelsen gav den 27 augusti 2018 §176 planuppdrag för Jordbro etapp 2. I denna detaljplan utreds placering av ett nytt allaktivitetshus, centrum och bostäder i anslutning till Jordbro pendeltågsstation. När planarbetet med etapp 2 kommit så pass långt att förutsättningarna för genomförande är kända är avsikten att återuppta arbete med planläggning av kvarvarande mark vid nuvarande Jordbro centrum, i detaljplan Jordbro etapp 3. Avsikten är då att marken vid nuvarande centrum planläggs för den markanvändning som visar sig vara lämplig med hänsyn till de två tidigare etapperna.

Detaljplanen var ute på samråd under perioden 17 maj – 25 juni 2021. Totalt inkom 27 yttranden och dessa finns sammanställda i en så kallad samrådsredogörelse.



Figur 1. Föreslagen etappindelning för planläggning av centrala Jordbro.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att skapa en attraktiv stadsdelskärna i Jordbro genom att skapa förutsättningar för bostäder, förskola, allaktivitetshus och ett nytt centrum med omsorgsfullt gestaltade offentliga rum för alla som bor- eller verkar i Jordbro. Detaljplanen syftar vidare till att skapa en hållbar stadsmiljö där trygghet, delaktighet och inkludering åstadkoms genom fokus på ett rikt stadsliv, en tydlig identitet, en aktiv stadsdel och en långsiktigt hållbar stadsstruktur.

LÄGE OCH AREAL

Planområdet ligger centralt i Jordbro precis öster om Nynäsbanan, invid pendeltågsstationen och är omkring fem hektar stort.



MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Marken inom planområdet ägs huvudsakligen av Haninge kommun samt Haninge Bostäder AB. En mindre del av marken ägs av Trafikverket.



Figur 2. De fastigheter som helt eller delvis ingår i planområdet i färg, planområdet markerat med svart streckad linje.

PLANPROCESSEN

En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, t.ex. markytans utformning, fastighetsindelning och byggrättens storlek. Detaljplaneringen regleras av Plan- och bygglagens (PBLs) fjärde och femte kapitel, och ska enligt denna lag följa en viss handläggningsordning. Detaljplanen handläggs enligt Plan- och bygglagen 2010:900 (i dess lydelse efter 2 januari 2015) med utökad förfarande. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen kan antas vara av betydande intresse för allmänheten.

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



TIDIGARE STÄLLNINGSTGANDEN

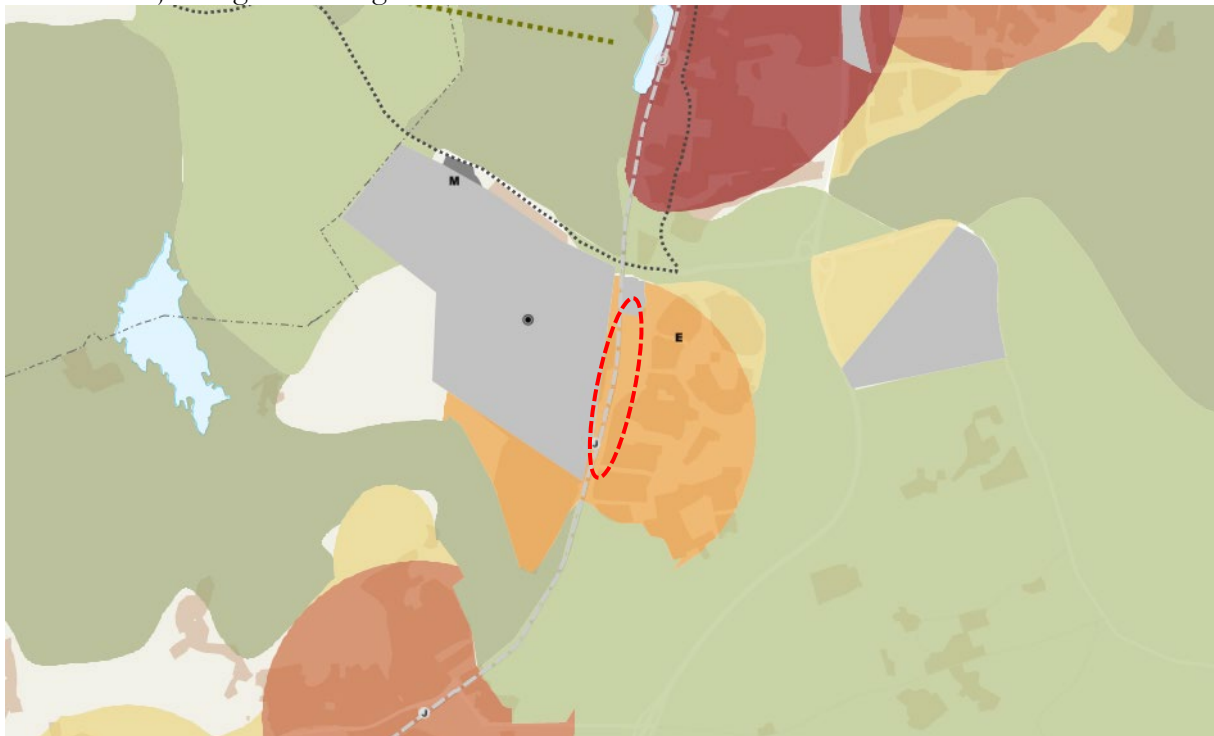
ÖVERSIKTSPLAN 2030 – MED UTBLICK MOT 2050

I kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2016, är planområdet utpekad som tät stadsbygd. Jordbro centrum behöver enligt översiktsplanen utvecklas för att vara attraktivt och locka såväl boende som verksamma i området. Kundunderlaget kan stärkas med fler bostäder men också genom bättre gång- och cykelvägar mellan bostadsområdena och företagsparken. Översiktsplanen anger att social hållbarhet bör prioriteras i Jordbro och att kopplingarna mellan Jordbros olika delar bör stärkas genom attraktivare gång- och cykelstråk.

REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLMSREGIONEN (RUF5 2050)

I RUF5 2050 är östra Jordbro utpekad som primärt bebyggelse. Förhållningssätten för primära bebyggelse är bland andra att prioritera kollektivtrafik och nyttotrafik i gaturummet samt att skapa gena sträckningar vid planering och omvandling av ny respektive befintlig bebyggelse.

Handen är utpekad som ”regional stadskärna”, och Västerhaninge är utpekad som ”Strategiskt stadsutvecklingsläge” vilket innebär att Jordbro funktionellt ses som något av en mellanort mellan Handen och Västerhaninge. Planläggning i enlighet med detaljplanens syfte bedöms vara i linje med den regionala utvecklingsplanens intentioner. För att stärka den regionala stadskärnan menar RUF5 att kopplingarna mellan Handen och Jordbro bör stärkas. I övrigt nämner RUF5 Jordbro framförallt som ett läge för logistik och verksamhetsområdet lyfts fram som ett av regionens största med järnvägsanslutning.



Figur 3. Utsnitt ur RUF5 markanvändningskarta. Planområdets ungefärliga läge inom röd linje

PLANPROGRAM

I planprogram för Jordbro centrum från 2014 berörs inte det nu aktuella planområdet. Nuvarande inriktning för centrala Jordbro avviker delvis från planprogrammet i antal föreslagna bostäder, placering av centrum samt användning av Hurtigs park. Planprogrammet lyfter emellertid fram ett antal generella principer för utveckling av Jordbro där flera är relevanta utgångspunkter för planförslaget, trots den ändrade inriktningen kring den geografiska utbredningen.

- Koppla ihop pendeltågstationen och centrum
- Kollektivtrafik till centrum
- Samla människorna - tillgängliggör Jordbro centrum
- Etablera/förtydliga viktiga stråk.
- Publika verksamheter invid stråk och torg, tillgång till billiga lokaler
- Tillför människor till centrum och Hurtigs park
- Permanent allaktivitetshus för kultur- och föreningsliv

DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

Planområdet omfattas framförallt av detaljplan D2 som vann laga kraft 1988. Detaljplanen ersatte den ursprungliga stadsplanen från 1960-talet. Detaljplanen fastställer byggrätterna för de fyra skivhusen med tillhörande garage, samt gav byggrätt för kompletterande bebyggelse längs med Moränvägen, bland annat de två L-formade byggnaderna i korsningen Södra Jordbrovägen/Moränvägen. Mindre delar av planområdet omfattas också av S6 från 1962 och S15 från 1967. Berörda delar av dessa planer utgörs framförallt av allmän platsmark (Södra Jordbrovägen).

RIKSINTRESSEN

Nynäsbanan, precis väster om planområdet utgör ett riksintresse för trafikslagets anläggningar enligt Miljöbalken 3 kap 8§. Nynäsbanan är enligt riksintressets beskrivning av interregional betydelse. Riksintresseanspråket är ett markanspråk som omfattar ett område för att säkerställa drift, underhåll och angöring.

MILJÖKVALITETSNORMER

Det vatten som avrinner från planområdet rinner via Husbyån ut i Horsfjärden¹. Både Husbyån och Horsfjärden har miljö kvalitetsnormer. Husbyån (SE655850-163256) har måttlig ekologisk status. Ån uppnår inte god kemisk status på grund av kvicksilver och polybromerade difenyletrar, men undantaget dessa ämnen som överskrider i nästan alla vatten i hela landet har vattendraget god kemisk status. Miljö kvalitetsnormen är satt till god ekologisk status 2033 och kemisk status år 2027, med undantag för kvicksilver och polybromerade difenyletrar².

Horsfjärden (SE590385-180890) har måttlig ekologisk status och liksom Husbyån inte god kemisk status på grund av för höga värden av kvicksilver och bromerade difenyletrar. Med undantag av dessa ämnen har Horsfjärden god kemisk status. Fjärdens miljö kvalitetsnorm är god ekologisk status år 2039, med undantag för kvicksilver och bromerade difenyletrar³.

¹ Geosigma, 2019-03-25. Dagvattenutredning, Jordbro, Kalvsvik 1:4 och del av Kalvsvik 16:1.

² Länsstyrelsen, 2017-11-09. Vatteninformationssystem Sverige, VISS.

³ Länsstyrelsen, 2017-11-09. Vatteninformationssystem Sverige, VISS.

Planområdet ligger inom grundvattenförekomsten Jordbromalm (SE656020-163276). Grundvattenförekomsten omfattas dessutom av ramdirektivet för vatten samt grundvattendirektivet. Miljökvalitetsnormen för grundvattenförekomsten avser både kvalitet och kvantitet. God kvantitativ status innebär att det råder balans mellan grundvattenuttag och grundvattenbildning. Miljökvalitetsnormerna för vattenkvalitet uttrycks i halter av olika ämnen som kan ha en påverkan på vattenkvaliteten. Grundvattenförekomsten Jordbromalm har i nuläget både god kemisk- och god kvantitativ status⁴.

Planområdet angränsar till Hanvedens vattenskyddsområde (NVR-ID 2003125).

DAGVATTENSTRATEGI

För att uppnå principerna i dagvattenstrategin har kommunen tagit fram riktlinjer för dimensionering och utformning av system för ”dagvattenhantering vid ny- och ombyggnation.” i planarbeten kan riktlinjerna tillämpas genom att mark motsvarande minst 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan reserveras för infiltrationsytor (med en djup om 1 meter och utgörs av filtermaterial med 30 % porositet) för dagvattenhantering. Denna yta kan delas upp och placeras utifrån de lokala förutsättningarna inom detaljplan dit dagvatten från de hårdgjorda ytorna leds och infiltreras.

TRAFIK- OCH PARKERINGSSTRATEGI

Haninge kommun har en parkeringsstrategi som antogs av kommunstyrelsen 2018-12-12 § 272. Denna 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.

⁴ Geosigma, 2019-03-25. Dagvattenutredning, Jordbro, Kalvsvik 1:4 och del av Kalvsvik 16:1.

KOMMUNALA MILJÖMÅL

Haninge kommun strävar efter en långsiktigt hållbar utveckling - ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Begreppet hållbar utveckling definieras av FN som ”en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers att möjligheter att tillgodose sina behov”⁵. Världens stats- och regeringschefer antog år 2015 Agenda 2030 och 17 globala mål som beskriver hur världen ska arbeta för hållbar utveckling. Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål.

Kommunfullmäktige har antagit ett klimat- och miljöpolitiskt program (2017-10-09) som ger en samlad bild av kommunens klimat- och miljöambitioner. Programmet ska tillsammans med översiktsplanen bidra till hållbar stadsutveckling och en god livsmiljö i Haninge.

Programmet innehåller ett övergripande mål för hållbar stadsutveckling enligt följande:

- Planering och byggande sker resurseffektivt och klimatanpassat samt bidrar till en god och hälsosam livsmiljö. Ekosystemtjänster i den byggda miljön värnas och utvecklas.

Övriga mål i programmet som berör stadsbyggandet är följande:

- År 2018 sker bebyggelseutvecklingen på ett sådant sätt att negativ påverkan på områden med betydelse för biologisk mångfald undviks.
- Senast år 2027 är dag- och spillvattenhantering i Haninge sådan att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas samt att betydande skador till följd av översvämningar inte uppstår.
- År 2027 har alla vattenförekomster god status. Status försämras inte för något vatten under tiden.
- År 2030 har utsläppen av växthusgaser i Haninge minskat med 63 procent jämfört med 1990. Senast år 2045 sker inga nettoutsläpp.

⁵ Definition av begreppet hållbar utveckling från 'Vår gemensamma framtid' (Bruntlandsrapporten), 1987.

FÖRUTSÄTTNINGAR

BESKRIVNING AV OMRÅDET

Jordbro har knappt 11000 invånare och ligger cirka 3 kilometer söder om Haninge centrum. Från Jordbro finns goda kommunikationer till Stockholm och Nynäshamn, med pendeltåg, motorväg och industrispår. Norr om Jordbro planeras Tvärförbindelse Södertörn, vilket innebär förbättrade kommunikationer i öst-västlig riktning i regionen. Jordbro har varit bebott av människor under en lång tid. Fornlämningar i området vittnar om bosättningar redan på stenåldern, för cirka 7000 år sedan. Jordbro gravfält, beläget en kilometer söder om Jordbro centrum, är det största gravfältet från äldre järnåldern i Stockholmstrakten. Dagens Jordbro består av två huvudområden, industriområdet väster om järnvägen/Gamla Nynäsvägen och bostadsområdet på den östra sidan. Bostadsområdet, som började byggas ut i stor omfattning under 1960-talet, är uppdelat i ett småhusområde norr om Blockstensvägen med cirka 2500 boende, och ett område söder om Blockstensvägen med flerbostadshus med omkring 9000 boende.



Figur 4. Översiktsbild över Jordbro med planområdet markerat med röd linje.

BEBYGGELSE OCH STADSBILD



Figur 5. Vy åt nordöst över planområdet.

Planområdet utgörs i stora drag av ytorna som avgränsas av Nynäsbanan åt väster och av skivhusen nedanför Hurtigs park åt öster och domineras idag av Södra Jordbrovägen som löper tvärs igenom det. Mellan vägen och järnvägen finns en mindre bussterminal. Öster om vägen, framför skivhusen finns låga garagelängor, markparkering och gårdsytor tillhörande skivhusen. Skivhusen är nio våningar höga, och i kombination med i övrigt stora och öppna ytor och Södra Jordbrovägens utformning ger platsen ett öppet och storskaligt intryck. Stadsfronten utgörs idag av skivhusen, och längre söderut av de två L-formade byggnaderna i Moränvägens början, som ger intryck av att bilda entré till det egentliga Jordbro. Skivhusen är uppförda i början av 1970-talet i tidstypisk storskalig modernistisk arkitektur, medan de L-formade lägre byggnaderna längre söderut har tillkommit i slutet av 1980-talet. Södra Jordbrovägen är längs avsnittet genom planområdet utformad som en storskalig trafikled.



Figur 6. Moränvägens början. Vy åt öster.

Pendeltågsstationen har två entréer. Den norra entrén angörs enbart från öster, medan den södra är genomgående och på så sätt också kan användas som passage under järnvägen mellan östra och västra Jordbro. Den södra entrén tillsammans med tunneln under järnvägen ligger i förlängningen av Moränvägen, som utöver Södra Jordbrovägen, är det viktigaste stråket i södra Jordbro. Området där dessa två axlar möts är därför strategiskt viktigt, och en av de platser i Jordbro där flest människor rör sig. Trots detta utgörs serviceutbudet idag enbart av en liten kiosk som ligger centralt i noden samt en pizzeria och en frisörsalong i det norra av de två L-formade byggnader som ligger i korsningen Moränvägen/Södra Jordbrovägen. Söder om stationsentrén finns en parkeringsyta för infartsparkering.

KULTURMILJÖ

Jordbro var dominerat av skogsmark till långt in på 1950-talet. En hållplats fanns längs Nynäsbanan, men bebyggelsen utgjordes länge endast av ett par gårdar. Planer fanns på ett flygfält i Jordbro eller ett regionsjukhus, vilket kan ha gjort att exploatering dröjde. Under 1950-talet började dock området planläggas för bostäder öster om järnvägen och industriområde väster om järnvägen. En dispositionsplan upprättades av Eglers stadsplanebyrå, daterad den 1 oktober 1961 och reviderad året där på. I denna plan var centrumanläggningen planerad invid stationen, väster om nuvarande Hurtigs park. Planen ändrades till stor del 1966, innan den tidigare planen var helt utbyggd. Bland annat ändrades då centrumets placering till ett läge mer centralt i bostadsområdet, längs in på Moränvägen där det ligger än idag. Exploateringsgraden ökades också, och de höga skivhusen inom planområdet tillkom.

Bebyggelsen i södra Jordbro återspeglar förändringen i synen på stadsplanering under 1960-talet, från grannskapsidealet, vilket ännu var typiskt under det tidiga 1960-talet, till det senare 60-talets återgång till parallellt ställda lamell- och skivhus, samt öppet grupperade punkthus kring 1970. Den tidiga bebyggelsen är dels tydligt grupperad runt gemensamma gårdar, ofta tre eller fyra på rad i ett bostadsområde omgärdat av naturmark eller förgårdsmark. Namnet Hurtigs park liksom Hurtigs torg i Jordbro centrum kommer från Hurtigs torp som låg ungefär där Höglundaskolan ligger idag.

Bebyggelsen inom planområdet bedöms i sig ha begränsat kulturhistoriskt värde, men utgör ändå ett viktigt inslag i helhetsmiljön som återspeglar rekordårens stadsbyggande⁶.



Figur 7. Ortofot från 1958 eller 1959 med planområdet samt nuvarande fastighetsgränser markerade (Lantmäteriet, 1960).

Fornlämningar

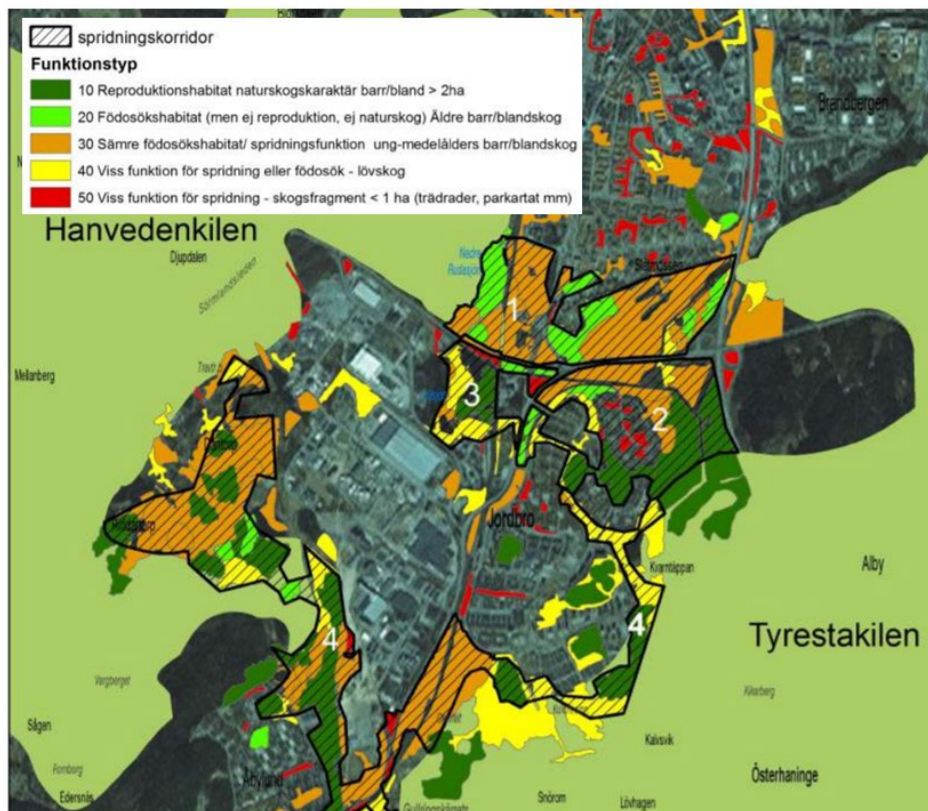
Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Cirka 500 meter söder om planområdet, söder om Södra Jordbrovägen ligger Jordbro gravfält som är ett av Sveriges största järnåldersgravfält.

⁶ Haninge kommun, 2018. Jordbro, kulturhistorisk områdesbeskrivning och särskilt värdefulla miljöer.

NATURVÄRDEN

Planområdet är till största del hårdgjort. Intill Nynäsbanan finns partier med uppväxta tallar. Planområdets östra del sträcker sig in i Hurtigs park och utgörs av kortklippt gräs och en del uppväxta träd. Det finns inga kända naturvärden inom planområdet enligt kommunens ekodatabas/naturkatalog.

Både norr och söder om Jordbro finns två identifierade svaga gröna samband som fungerar som spridningssamband för arter knutna till barrskog. Jordbro är utpekat som en känslig del i barr- och blandskogs nätverket. I en utredning om ekologiska landskapssamband pekas den uppväxta tallstrukturen i planområdet ut att ha viss funktion för spridning, men inte som en del av spridningskorridoren⁷.



Figur 8. Spridningskorridorer och skog klassade i ekologiska funktionsområden för barr- och blandskog (Calluna, 2014).

⁷ Calluna, 2014.

REKREATION

Tillgången till rekreativa miljöer i Jordbro är relativt god. Höglundaparken en bit öster om planområdet är det centrala rekreativstråket i stadsdelen. Parken är den största i Jordbro och anses av Jordbroborna enligt vad som framkommit i medborgardialoger vara mycket värdefull. Den har goda kopplingar till resten av Jordbro via trafikseparerade gång- och cykelvägar. I parken finns ett utomhusbad, Höglundabadet, en parklek, en basketplan, två tennisbanor samt en parkourbana. I anslutning till Höglundaskolan finns en fullstor och en mindre fotbollsplan, båda med konstgräs. I närmare anslutning till planområdet finns Hurtigs park, som utgör ett tydligt höjdpunkt och som till största delen är barrskogsbevuxen. En stor del av parken kommer dock tas i anspråk för skoländamål i och med genomförandet av detaljplan Jordbro etapp 1. Inom planområdet finns vissa mindre parkmiljöer med ett visst rekreativt värde, framförallt kring den södra entrén till pendeltågsstationen, dels i form av en mindre talldunge med sittplatser, och dels i form av en mindre gräsbevuxen yta kring konstverket ”Vågen” från 1966 av konstnären Axel Nordell.

Även på lite längre avstånd från planområdet, utanför den bebyggda delen av Jordbro finns stora grönområden, till exempel området kring Kvarntäppan och inte minst Jordbro gravfält en liten bit söderut.

SERVICE OCH ARBETSPLATSER

Trots planområdets goda läge är serviceutbudet begränsat till en kiosk, en pizzeria och en frisersalong. Det låga utbudet av service och arbetsplatser inom planområdet beror på att stadsdelens huvudsakliga serviceutbud är förlagt till Jordbro centrum som är lokaliserat cirka 500 meter österut längst in på Moränvägen. I centrumet finns bland annat en större mataffär, en mindre delikatessbutik, flera mindre kiosker och caféer, blomaffär samt ett par restauranger.

Väster om planområdet, på andra sidan Nynäsbanan, ligger Jordbro företagspark. Företagsområdet är ett av de större i Stockholmsregionen och ungefär 2000 personer arbetar där.

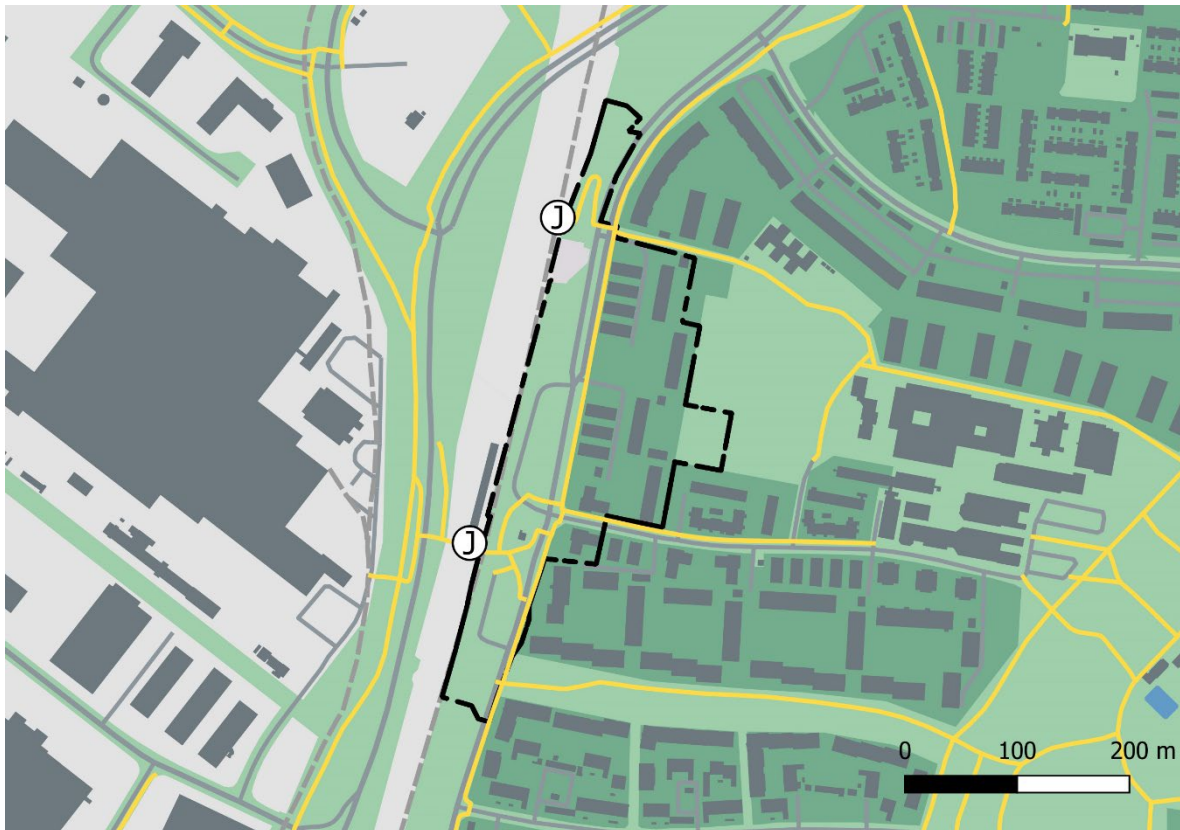
Kommunen har låtit ta fram en analys av Jordbro centrums marknadsposition för att inventera marknadsförutsättningarna för handel och centrumverksamheter i Jordbro. Utredningen baseras på den planerade utvecklingen av Jordbro i stort, alltså även på planerade bostäder utanför planområdet. Analysen visar att den största potentialen för ett centrum i Jordbro är att det är ett utomhuscentrum och är snabbt tillgängligt. Genom att det finns ett stort antal arbetsplatser i närområdet, väster om järnvägen, finns det goda förutsättningar för restaurangyta. För att skapa ett centrum som utnyttjar den fulla köpkraften i området är det av största vikt att centrumet upplevs som tryggt och säkert, och att det har god tillgänglighet, även för biltrafik⁸.

⁸ WSP, 2019-04-05. Analys av Jordbro centrums marknadsposition.

GATOR OCH TRAFIK

Gång- och cykelnät

Gång- och cykelbana genom planområdet finns primärt längs Södra Jordbrovägen. Målpunkter för gång- och cykelvägarna inom planområdet är framförallt entréerna till pendeltågsstationen. Vid den södra entrén finns en tunnel för gång- och cykeltrafik under Nynäsbanan. Regionalt cykelstråk finns väster om Nynäsbanan, längs med gamla Nynäsvägen.



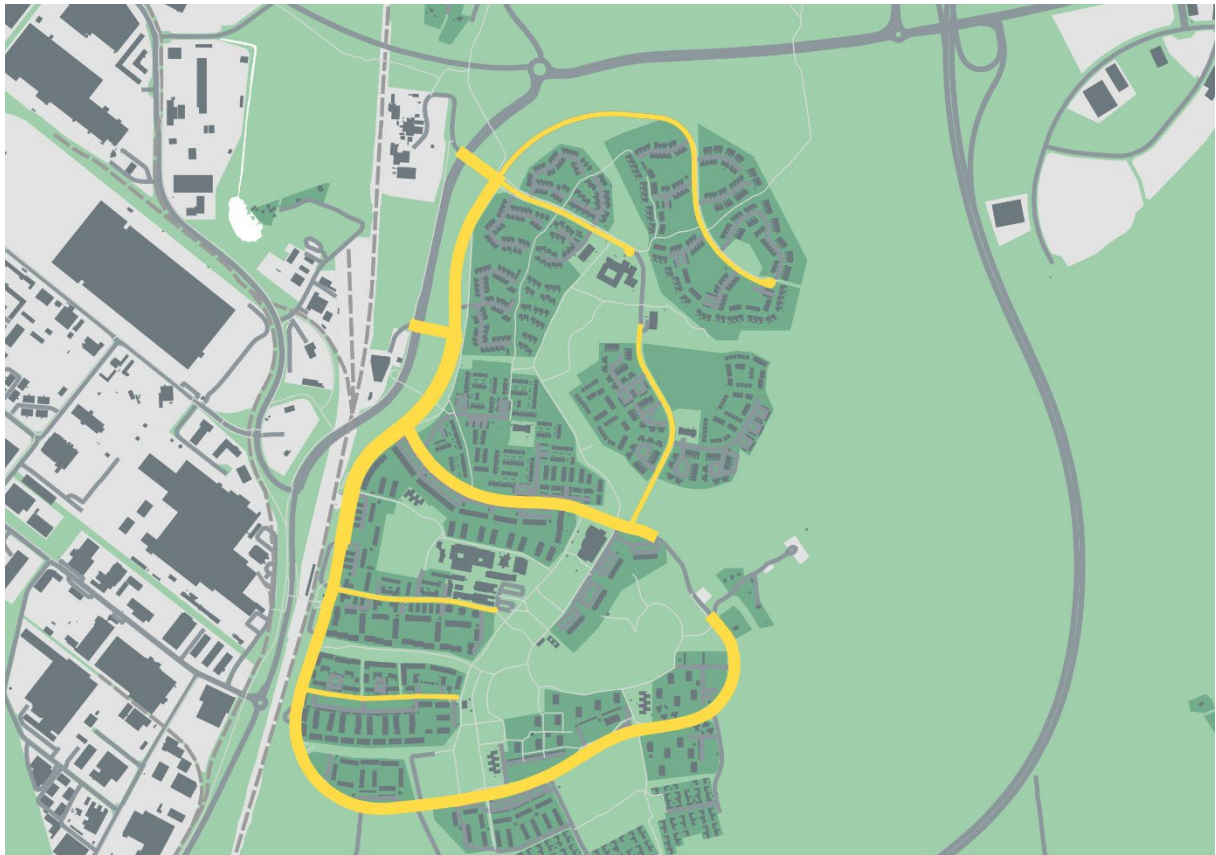
Figur 9. Cykelvägar inom- och omkring planområdet markerade med gul linje.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikförsörjningen av planområdet sker via pendeltåg och buss. Pendeltågsstationen ligger omedelbart väster om planområdet. Bussterminal finns inom planområdet och denna trafikeras av linje 826, 827, 835, 837, 838 och 842 samt nattlinjerna 892 och 893.

Gatunät

Jordbros gatunät är i princip helt trafikseparerat och utformat enligt SCAFT-principen, vilket innebär att trafik och bebyggelse separerades alltmer. Gående och cyklister skulle inte behöva korsa bilvägar och bilister skulle inte störas av gående och cyklister. Gång- och cykelbanor skulle skiljas från bilvägar och olika bilvägar skulle ha olika ändamål. I praktiken innebär riktlinjerna en ringväg, en lokalgata runt ett bostadsområde och med återvändsgator, in till områdets parkeringsplatser. Skolor och andra funktioner placerades centralt i området, så gående inte skulle möta bilar.



Figur 10. Huvudsakligt gatunät i Jordbro med omgivning. SCAFT-strukturen markerad med gul linje.

Konsekvensen av denna planering är att gång- och cykelvägnätet i Jordbro är väl utbyggt. Det finns ett inre nät av vägar inom och mellan bostadsområdena som kopplar de olika delområdena med varandra. Utanför bostadsområdena ligger ett yttre nät, som kopplar samman Jordbro med bland annat Västerhaninge och Handen. De flesta gång- och cykelvägar ligger avskilda från övrigt trafiknät. Detta ökar trafiksäkerheten för gångtrafikanterna och cyklisterna. Samtidigt kan trafiksepareringen upplevas som otrygg, speciellt under kvällstid, i och med att gångstråken på många platser är förlagda genom grönområden där vegetationen och belysningen medför att den gående inte har god uppsikt i alla lägen.

Jordbro omgärdas i öster av väg 73 mellan Nynäshamn och Stockholm. Denna väg kopplas ihop med Gamla Nynäsvägen genom Jordbrolänken strax norr om Jordbro. Gamla Nynäsvägen är en huvudled som leder trafik förbi Jordbro. Här kör också tung trafik som ska till Jordbro företagspark.

Runt stora delar av bostadsområdet sträcker sig Södra Jordbrovägen som fungerar som en så kallad matargata och är avstängd för genomfartstrafik. Från Södra Jordbrovägen sträcker sig flera så kallade säckgator in i de olika delområdena. Säckgatorna slutar i vändplatser för att minimera genomfartstrafik genom bostadskvarteren. Inne i bostadsområdena är det oftast bilfritt. Större gemensamma parkeringsplatser ligger därför samlade invid säckgatorna, ofta som långa garagelängor.

Parkering

Inom planområdet finns i dagsläget boendeparkering för befintliga bostadshus samt en infartsparkering. Boendeparkeringen utgörs mestadels av platser i carport och en del ytparkering. Totalt finns cirka 170 boendeparkeringar inom planområdet. Antalet befintliga bostäder är 180 vilket ger ett p-tal på strax under 1 parkeringsplats per lägenhet. Infartsparkeringen har 45 platser varav ett par är avsedda för lastbilar.

SOCIAL MILJÖ

Inom Jordbro finns relativt stora sociala skillnader mellan de södra och norra delarna vad gäller exempelvis inkomst och utbildningsnivå. I norr finns enbart bostäder med äganderätt i form av radhus och friliggande enbostadshus. I södra delen finns enbart lägenheter med undantag för radhusområdet söder om Södra Jordbrovägen. Av totalt omkring 4100 bostäder i Jordbro upplåts cirka 2800 som hyresrätter medan omkring 300 utgörs av bostadsrätter. Resterande 1000 bostäder är äganderätter.

Alla bostäder i flerbostadshus i Jordbro ligger söder om Blockstensvägen och strax över 9000 personer bor i Södra delen av stadsdelen. Totalt finns strax över 3200 bostäder i området, vilket ger en genomsnittlig hushållsstorlek på 2,8 personer per hushåll. Detta är större än kommungenomsnittet på 2,5 personer per hushåll⁹. De vanligast förekommande lägenheterna är mellan 61 och 80 kvm stora (43 %), följt av 81-100 kvm stora (35 %). I den medborgardialog som genomfördes i samband med att planprogrammet för Jordbro centrum framkom att det är vanligt att äldre ungdomar bor kvar hemma eftersom det saknas billiga ungdomslägenheter¹⁰.

Arbetslösheten är förhållandevis hög i södra Jordbro och detta gäller i synnerhet ungdomsarbetslösheten. Vidare har södra Jordbro mellan år 2000 och 2016 haft en nettoutflyttning av människor med arbete på strax över 1400 personer. I andra kommuner är nettoförändringen av personer med arbete ofta avsevärt mindre, omkring plus eller minus 200 personer. Under samma tidsspann har befolkningen i arbetsför ålder i Jordbro ökat från 4130 personer till 4940 personer, så nettoutflyttningen av människor med arbete kan inte förklaras av en befolkningsminskning. Istället visar statistiken att ett relativt vanligt flyttmönster är att människor flyttar till Jordbro när de inte har ett arbete, och att de en tid senare lämnar stadsdelen när de har fått ett arbete, samtidigt som någon ny person utan arbete flyttar in dess ställe¹¹. En tänkbar förklaring till det är att stadsdelen väljs bort av dem som har större möjligheter att påverka sin boendesituation, till exempel genom de bättre ekonomiska förutsättningar som ett arbete ger.

Det har i flera olika sammanhang framkommit att området kring centrum upplevs som en av de otryggaste platserna i Jordbro, bland annat i Jordbrodialogen, under trygghetsvandringar och under plansamråd för detaljplan Jordbro etapp 1. Platsen uppfattas som sliten och dåligt underhållen och arkitekturen innebär att det finns gott om prång och dolda utrymmen vilket bidrar till otrygghet. Centrumet i sig ingår inte i planområdet, men ingår i det helhetsarbete som denna detaljplan är en del i.

⁹ SCB, 2017. Antal boende per hushåll efter region och boendeform. År 2012 – 2016.

¹⁰ Haninge kommun, 2014. Planprogram för Jordbro centrum.

¹¹ Södertörnsmodellen, 2021.

Barnperspektiv

De platser inom planområdet som används specifikt av barn är framförallt utemiljöerna kring befintliga bostäder. Här finns flera mindre lekplatser med gungor och klätterställningar och liknande. Merparten av kvarteretsmarken utgörs dock av parkering och de renodlade lektytor som finns är inte så väl avgränsade från trafikmiljöerna. Öster om befintlig bebyggelse finns Hurligt park. Med en omvandling med förtätning för bostäder, service handel, kultur och kollektivtrafik så bedöms utformningen av dessa platser som viktig ur ett barnperspektiv.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Förorenad mark

Det finns inga misstänka markföroreningar inom planområdet.

Buller

Planområdet ligger i ett förhållandevis bullerutsatt läge. Den främsta bullerkällan är Nynäsbanan, men även Södra Jordbrovägen bidrar till buller. I samband med att containerhamnen i Norvik öppnade planeras godsmängderna på Nynäsbanan öka, från dagens cirka 3 godståg per dygn till maximalt 15 godståg per dygn år 2040¹². Detta bidrar till att bullernivåerna inom planområdet bedöms komma att öka. Trafikverket uppförde under år 2020-2021 två meter hög bullerskärm längs den sträcka av Nynäsbanan som passerar planområdet för att begränsa den ökade bullerstörningen.

I samband med planarbetet har en bullerutredning tagits fram med ett nulägesalternativ, ett 0-alternativ och planalternativet¹³. I nuläget ligger bullernivåerna vid fasad på befintliga bostadshus inom planområdet på mellan 53- och 60 dBA ekvivalent ljudnivå. 0-alternativet utgår från prognosticerade trafikflöden men utan att detaljplanen genomförs eller att bullerplank uppfört längs järnvägen. I detta alternativ beräknas bullernivåerna vid befintliga hus öka till mellan 55- och 63 dBA ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att gällande riktvärden skulle komma att överskridas i framtiden, med bullerplanket som Trafikverket uppfört under år 2020-2021 inte skulle ha byggts.

Trafikbullerutredningen har kompletterats med beräkningar för befintliga bostäder belägna utanför detaljplanen öster om planerad bussterminal. Beräkningarna med bussterminal inkluderar ljudnivåer från planerad bussterminal, vägar och järnvägar. Beräkningarna visar att till år 2040 med bussterminalen utbyggd beräknas den ekvivalenta ljudnivån öka med upp till 3dBA till mellan 57-62 dBA för de mest utsatta fasaderna. Den maximala ljudnivån från järnvägstrafik beräknas variera mellan 77-83 dBA för de fasader som vetter mot järnvägen (i norra delen något lägre än i nuläget och i södra delen samma ljudnivåer som i nuläget). Förutsatt standardfönster (dämpar ca 30 dBA) varierar den maximala ljudnivån inomhus mellan 47-53 dBA. Ökning av ljudnivån i framtiden beror främst på den generella trafikökningen inte på etableringen av bussterminalen. med den nya bussterminalen ökar ljudnivån med mindre än 1 dBA. Riktvärdena för ”befintlig miljö” klaras utan särskilda bullerskyddsåtgärder förutsatt standardfönster som dämpar ca 30 dBA eller fönster med bättre ljudisolering.¹⁴

¹² Trafikverket, 2020-06-15. Basprognos för 2040.

¹³ Norconsult, 2020-12-22. Haninge kommun, Jordbro station, Trafikbullerutredning.

¹⁴ Norconsult, 2022-03-10 Revidering Trafikbullerutredning, Jordbro station, Haninge kommun.

Vibrationer och stömljud

Komfortvibrationer

Mätningar i mark har utförts i två mätpunkter, (Maximalt uppgick komfortnivåerna i mark till 0.15 och 0,3 mm/s vägd RMS) i de två mätpunkterna uppmätta komfortnivåer i mark är lägre än den gräns på 0,4 mm/s vägd RMS som enligt Svensk Standard betecknar ”Måttlig störning”. Därmed uppfyller uppmätta komfortnivåer i mark även Trafikverkets riktlinjer.

För ett flerplanshus skulle egenfrekvenser i byggnaden kunna ge upphov till högre komfortvärden om egenfrekvens och den exciterande markvibrationens frekvens sammanfaller. Beräkningar baserat på uppmätta vibrationsdata visar att mycket liten risk för komfortstörningar föreligger med avseende på tågtrafik.

Då mätningar utförts i närheten av Södra Jordbrovägen har många registreringar uppmätt vibrationer från fordonstrafik. Sådana vibrationer uppstår normalt på grund av ojämnheter i vägbanan som till exempel farthinder, brunnslöck och liknande. Denna typ av vibrationer kräver normalt tung trafik för att generera störande vibrationsnivåer. Då planförslaget medför nya vägsträckor inom området kan dessa förutsättningar förändras till en framtida situation. Vid planering av farthinder eller liknande bör avstånd till byggnader beaktas.

Mycket liten risk för komfortstörningar för de planerade byggnaderna med avseende på spårtrafik bedöms föreligga för det aktuella planområdet. Vibrationer från vägtrafik bör beaktas vid anläggning av nya vägar inom planområdet.¹⁵

För att säkerställa att vibrationer inte påverkar de nya bostäderna har en planbestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum inte överskrider 0,4 mm/s vägd RMS.

Markvibrationer

En riskanalys upprättats för att få fram underlag för gällande restriktioner med hänsyn till bebyggelsen ur såväl skaderisk och störningssynpunkt, avseende markvibrationer för planerade spräng-, schakt och packarbeten för byggnader och anläggningar inom 100 meter från spårområdet.

Riskanalysen visar att samtliga byggnader inom utredningsområdet klarat tillåtna vibrationsvärde för byggnader och anläggningar. Vibrationsmätning ska utföras i samband med vibrationsstrande markarbeten i alla skede för att få en god bild av vibrationsförhållandena och därmed möjlighet att anpassa verskamheten så att aktuella rikt- och gränsvärden inte överskrids.¹⁶

Stömljud

Från vibrationsmätningar beräknas medelvärde för de sju utvalda passerande tågen (Pendeltåg) medföra en risk för att stömljudsnivåer kan tangera Trafikverkets riktlinjer om maximal förstärkning i stomme sker. Risk för stömljud bedöms kunna överskrida riktvärdet för bostäder om byggnader förläggs inom 50 meter från spår. Om bostäder förläggs högre upp i byggnader tillkommer sedan en bedömning om reducering per våningsplan för aktuell byggnad, vilket kan medföra att risk minimeras.

¹⁵ Norconsult, 2021-02-19. Vibrationsutredning, DP Kalvsvik 16:1 m.fl., Jordbro etapp 2.

¹⁶ Sweco, 2022-01-31. Riskanalys avseende vibrationsstrande arbete.

Risk för stömljudstörningar inom planområdet bedöms föreligga för bostäder inom 50 meter från spår. Genom att beakta förutsättningarna vid utformning av bebyggelsen bedöms det ändå vara möjligt att bebygga aktuellt planområde enligt planförslag¹⁷. Stömljud regleras i plankartan med en planbestämmelse.

För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, särskilt i uppførsbacke, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även så kallade pratörer med talad information om kommande bussavgångar.

Risk och transporter med farligt gods

Transporter med farligt gods förekommer både på Nynäsbanan och längs Gamla Nynäsvägen. Dessutom förekommer hantering av farligt gods i Jordbro företagspark.

De riskkällor som bedöms kunna medföra olyckshändelser som påverkar planområdet är:

- Urspårning
- Tågbrand
- Olycka med farligt gods

Dessa risker har därför studerats i en fördjupad riskutredning, som visar att det råder förhöjda risknivåer inom planområdet. Om dessa risker hanteras genom särskilda skyddsåtgärder bedöms det dock finnas förutsättningar att uppnå acceptabla risknivåer för människor¹⁸ inom planområdet.

Efter samrådet har frågan om eventuell risk för explosiva ämnen på Nynäsbanan förtydligats liksom eventuell risk vid brand. Analysen visar på att frekvenserna för en massexplosion och explosionsartade brandförlopp är extremt låga, vilket dels beror på mycket begränsade transportmängder och de hårda reglerna som gäller för transporter av dessa ämnen. Den riskreducerande effekten av åtgärder som skyddar mot massexplosioner bedöms därför vara mycket begränsad.

Bedömningen med hänsyn till riskreducerande effekt för skydd mot brandspridning och gasbildning är att det inte är rimligt att vidta ytterligare åtgärder mot aktuella olycksrisker. Den riskreducerande effekten av ytterligare åtgärder som skyddar mot explosionsförlopp med brännbar gas kommer att vara begränsad.

Nynäsbanan

Det finns ingen samlad information om vilka ämnen som transporteras på Nynäsbanan, och i vilken omfattning. I planarbetet och riskanalysen har därför antagits att andelen farligt gods på järnvägen är i linje med den nationella statistiken från Trafikverket, med vissa justeringar. Bland annat har andelen explosiva ämnen antagits utgöra en något högre andel av det totala antalet transporter med farligt gods än det nationella genomsnittet, för att risken inte ska underskattas. Antalet vagnar med farligt gods bedöms idag vara 479 per år, medan antalet bedöms öka till 2238 per år vid prognosår 2040, med utgångspunkt i Trafikverkets basprognos¹⁹.

Gamla Nynäsvägen

¹⁷ Norconsult, 2021-02-19. Vibrationsutredning, DP Kalvsvik 16:1 m.fl., Jordbro etapp 2.

¹⁸ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

¹⁹ Brandskyddslaget, revidering 2022-11-23 Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

Gamla Nynäsvägen är inte en utpekad transportled för farligt gods, men det kan förekomma transporter till- och från olika verksamheter i framförallt Jordbro företagspark. Det är oklart hur mycket farligt gods som transporteras längs vägen i närheten av planområdet. Avståndet till vägen från planområdet är dock som närmast cirka 60 meter och till närmaste planerade bebyggelse cirka 100 meter. Nynäsvägen bedöms bidra marginellt till planområdets risknivå och har inte studerats i detalj²⁰.

Jordbro företagspark

I företagsparken finns omkring 170 olika företag, varav ett 20-tal har tillstånd för hantering av brandfarlig vara. Fem av dessa ligger inom 200 meters radie från planområdet.

Företag	Adress	Verksamhet	Brandfarlig vara	Avstånd
Alucrom AB	Dryckesvägen 1	Blästring, rostskyddsmålning	Färg, lösningsmedel, diesel, brandfarlig gas	Ca 200 m
Coca Cola	Dryckesvägen 2	Livsmedelsproduktion	Brandfarlig vätska, brandfarlig gas, väteperoxid	Ca 150 m
Haninge golfhall	G:a Nynäsvägen 150	Idrott	Gasol till matlagning	Ca 70 m
Ingo Jordbro	Rörvägen 2	Drivmedelsförsäljning	Bensin, Diesel, E85	Ca 140 m
Shell Truck Diesel (St1)	Lillsjövägen 2	Drivmedelsförsäljning	Bensin, Diesel, E85	Ca 150 m

Ingen av verksamheterna bedöms utgöra någon risk för planområdet, eftersom avstånden till planområdet är så stora i relation till vilken typ av farligt gods som hanteras²¹.

Inom planområdet finns inga verksamheter som hanterar farligt gods, eller någon rekommenderad transportled för farligt gods.

Radon

Det finns ingen misstanke om förhöjd risk för markradon inom planområdet. Eftersom planområdet är bebyggt sedan tidigare bör eventuell radonförekomst vara känd sedan tidigare.

MARKFÖRHÅLLANDEN

Geotekniska förhållanden

Som underlag för planarbetet har en översiktlig geoteknisk utredning tagits fram. Hejarsondering har utförts i sju punkter och jordprover har tagits i tre punkter. Undersökningen visar att marken inom planområdet utgörs av isälvs sediment bestående av sand-grovsand vilket bekräftar jordartskartering från SGU²². Jorddjupet uppskattas vara mellan 20 och 50 meter inom planområdet, men precis väster om planområdet finns berg i dagen så det är sannolikt att jorddjupet inom planområdet är varierande med de största djupen längst åt väster.

Det bedöms inte finnas någon risk för ras eller skred inom planområdet, och grundläggning bör kunna ske med sula på friktionsjord²³.

²⁰ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

²¹ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

²² Sweco, 2019-09-27. PM Geoteknik, Jordbro etapp 2.

²³ Sweco, 2019-09-27. PM Geoteknik, Jordbro etapp 2.

Efter samråd, har geoteknisk utredning studerat förutsättningarna för garageschakter i förhållande till järnvägen. Rapporten redovisar risken för stabilitetsbrott som påverkar järnvägen i samband med schakt för planerade garage. Slutsatsen visar att schakter som utförs för planerade garage inte har någon påverkan på befintlig järnväg. Av utrymmesskäl kan spont krävas, vilket ökar säkerhetsfaktorn ytterligare.²⁴

Avvattning

Planområdets avrinning sker söderut. Västra delen av planområdet avrinner utmed Södra Jordbrovägen via Sandstensvägen och östra området rinner i sydöstlig riktning för att sedan nå Husbyån som mynnar i Horsfjärden²⁵. Marken inom planområdet är till övervägande del hårdjord vilket innebär att infiltrationen av dagvatten är begränsad.

Grundvatten

Planområdet ingår i grundvattenförekomsten Jordbromalm (SE656020-163276) och i tillrinningsområde med direkt kontakt till denna. Grundvattenförekomsten har en miljö kvalitetsnorm som den i nuläget uppnår och som är ”God kemisk grundvattenstatus” och ”God kvantitativ status”²⁶. Den djupa sanden som täcker största delen av planområdet indikerar att infiltrationsmöjligheterna är goda²⁷.

Grundvattennivån inom planområdet har mätts i två punkter, en i norra delen av planområdet och en i södra delen. I norra delen av planområdet låg grundvattennivån vid det första mättilfället i september 2019 på +39,9 meter över nollplan, vilket är 4,4 meter under marknivån i mätpunkten. I södra delen av planområdet låg grundvattennivån på +37,9 meter över nollplan vilket är 7,2 meter under marknivå vid mätpunkten²⁸.

Vid en uppföljande mätning i mars 2021 låg grundvattennivåerna i den norra punkten 4,7 meter under marknivå, alltså cirka 0,4 lägre än vid det första mättilfället. I den södra mätpunkten var det vid andra mättilfället torrt, vilket även där tyder på lägre grundvattennivå än vid det första mättilfället²⁹.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten, dagvatten och spillvatten. Kommunala VA-ledningar finns i Södra Jordbrovägen och Moränvägen.

Dagvattenhantering

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten. Dagvatten avrinner på marken eller via dagvattenledning. Det finns ingen fördröjning av dagvatten inom planområdet och dagvatten som rinner i ledning släpps orenat till recipienten Husbyån. Dagvattenledning finns i Södra Jordbrovägen, med ett flertal brunnar längs vägen.

²⁴ Sweco, 2022-01-31 Geotekniskt PM stabilitetsberäkning

²⁵ Geosigma, 2020-04-03. Dagvattenutredning, Detaljplan Jordbro etapp 2.

²⁶ VISS, 2021-03-10.

²⁷ Geosigma, 2020-04-03. Dagvattenutredning, Detaljplan Jordbro etapp 2.

²⁸ Sweco, 2019-09-27. PM Geoteknik, Jordbro etapp 2.

²⁹ Mätning utförd av Haninge kommun i mars 2021.

Energi

Befintliga bostadshus inom planområdet värms med fjärrvärme från Jordbro värmekraftverk. Planområdet matas med fjärrvärme via ledningar åt öster. I planområdets norra del finns fjärrvärmeledningar som försörjer Jordbro företagspark med värme. Det finns kapacitet för att ansluta ytterligare bebyggelse till fjärrvärmenätet.

Ledningar för elenergi finns i planområdet. En transformatorstation finns utanför planområdet en bit in på Moränvägen. Befintlig transformatorstation saknar tillräcklig kapacitet att försörja den nya bebyggelsen med el och nya transformatorstationer krävs därför inom planområdet.

Avfall

Avfall inom planområdet hanteras med enskilda soprum. Närmaste återvinningsstation finns i Jordbro centrum, cirka 500 meter från planområdet. Återvinningsstationen drivs av FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen). Det fanns tidigare en återvinningsstation vid den parkeringsplats som finns i södra delen av planområdet men denna stängde efter upprepade problem med olovlig dumpning av avfall. Det finns behov av att på nytt öppna en återvinningsstation inom planområdet för att underlätta för sortering av sopor.

Övriga ledningar

Det finns ledningar för telekommunikation inom planområdet. Ledningarna ägs av Skanova.

FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG



Figur 11. Illustrationsplan som visar planförslaget.

Detaljplanen syftar till att skapa en attraktiv stadsdelskärna i Jordbro genom att skapa förutsättningar för bostäder, förskola, allaktivitetshus och ett nytt centrum med omsorgsfullt gestaltade offentliga rum för alla som bor- eller verkar i Jordbro. Detaljplanen syftar vidare till att skapa en hållbar stadsmiljö där trygghet, delaktighet och inkludering åstadkoms genom fokus på ett rikt stadsliv, en tydlig identitet, en aktiv stadsdel och en långsiktigt hållbar stadsstruktur. Planförslaget har utformats för att utifrån rådande förutsättningar uppfylla detaljplanens syfte.

Centrumfunktionerna, inklusive allaktivitetshuset, har bedömts vara högt prioriterade och styrande för planförslagets utformning. För att skapa ett attraktivt centrum som samtidigt utgör en central mötesplats för alla som bor och verkar i Jordbro har planförslaget utformats kring ett centralt torg. Torget har getts ungefär samma dimensioner som nuvarande Hurtigs torg, vilket bedöms vara väl avvägt i förhållande till stadsdelens storlek och torgets funktion.

De två mest centrala delarna i centrumet, utöver de offentliga rummen, har bedömts vara allaktivitetshuset och mataffären. Ett kriterium vid utformning av planförslaget har därför varit att dessa funktioner ska placeras invid torget. På grund av de utrymmeskrav som dessa båda funktioner har, har deras placering varit styrande för planförslagets utformning, utöver ambitionen om att skapa goda offentliga miljöer.

På grund av planområdets närhet till Nynäsbanan är det utsatt för både höga bullernivåer och risk. För att de offentliga ytorna ska vara trygga och inte utsättas för buller föreslås Södra Jordbrovägen flyttas och läggas så nära Nynäsbanan det är möjligt, i den zon som inte går att bebygga med hänsyn till risken för olyckor. På så sätt skapas större sammanhängande ytor för bebyggelse mellan befintliga skivhus i planområdets östra del och Södra Jordbrovägens nya läge. Eftersom den nya bebyggelsestrukturens västra sida blir utsatt för buller både från Nynäsbanan och Södra Jordbrovägen läggs torget innanför en bullerdämpande rad med byggnader. Alla centrumfunktioner ryms inte invid torget, och därför fortsätter torget åt norr i ett stråk innanför den västra raden med byggnader och centrumfunktionerna vänds mot detta stråk, hellre än mot Södra Jordbrovägen.

Bebyggelsen inom planområdet utgörs av en blandning av centrumfunktioner och bostäder. Centrumfunktionerna förläggs i bottenplan, medan bostäder läggs i de högre våningsplanen.

Planområdet delas upp i en nordlig- och sydlig del av en tvärgata- öst-västlig riktning. Centrumfunktionerna finns framförallt i den södra delen av planområdet. Den norra delen av planområdet får en större tonvikt på bostäder, och här finns plats för generösare utemiljöer.

För att det ska vara möjligt att flytta Södra Jordbrovägen behöver den befintliga bussterminalen flyttas. Avsikten är att denna flyttas till en ny placering i södra delen av planområdet, där den ligger ur vägen men fortfarande i nära anslutning till både pendeltågsstationens södra entré och torget.

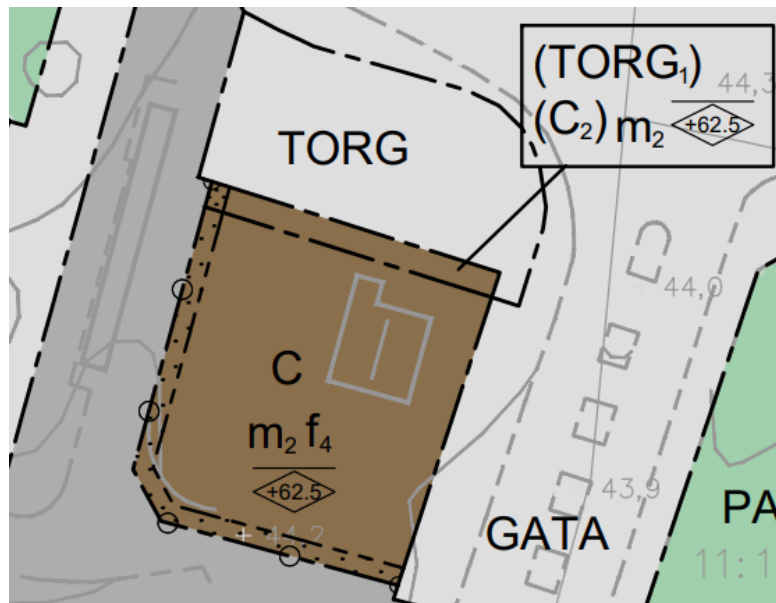
Området mellan pendeltågsstationens södra entré och torget utgör en viktig och central axel i planområdet. Här kommer det största flödet av människor att finnas och det är mycket viktigt att platsen utformas för att skapa gena och attraktiva gångstråk mellan kollektivtrafik och centrum.

KVARTERSMARK

Ny bebyggelse

Kvarter 1

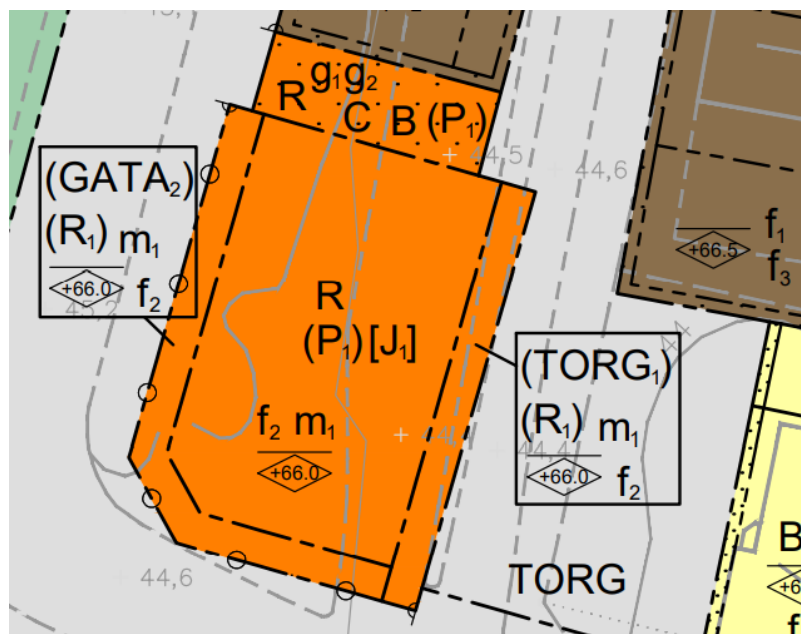
Kvarter 1 ligger precis utanför pendeltågsstationens södra entré, mellan bussterminalen och torget. På grund av kvarterets placering är det bullerutsatt från alla håll, och lämpar sig därför inte för bostäder och regleras därför endast för centrumändamål (C). Kvarteret ligger mitt i ett viktigt stråk mellan pendeltågsstationen och torget och utformningen av dels utemiljöerna men också byggnadens bottenvåning är därför mycket viktig.



Byggnaden föreslås ha en publik bottenvåning, medan de övre våningarna kan utgöras av kontor eller centrumfunktioner med mindre publik karaktär. Byggnaden ges en största tillåten nockhöjd på **+62,5** meter över nollplan vilket motsvarar en byggnad med ungefär fyra våningar med de bjälklagshöjder som krävs för centrum- och kontorslokaler. Byggnadens relativt låga höjd motiveras av dess skuggverkan på torget, som vid högre nockhöjd bedöms försämra torgets mikroklimat. Byggnaden tillåts kraga ut över allmän plats genom att en del av byggnaden har användning (C₂) som är avgränsad i höjddled över allmän plats med användning (TORG₁).

Kvarter 2

Kvarter 2 ligger precis väster om torget och är avsedd för allaktivitetshus. Kvarteret ges användning R, besöksändamål. Placeringen innebär att allaktivitetshuset kan utformas med en publik bottenvåning med entréer och direktkontakt mot torget. Byggnaden planeras att få ett garage i källarplan vilket medges med användning (P₁), parkering under marknivå. Byggnaden ges en högsta nockhöjd på **+66,0** meter över nollplan. Med undantag för den mindre takvåningen är byggnaden avsedd att bli ungefär tre våningar, med de bjälklagshöjder som den publika kulturverksamheten kräver.



Byggnaden tillåts kraga ut över allmän plats genom att en del av byggnaden har användning (R₁) som är avgränsad i höjddled över allmän plats med användning (TORG₁) eller (GATA₂).

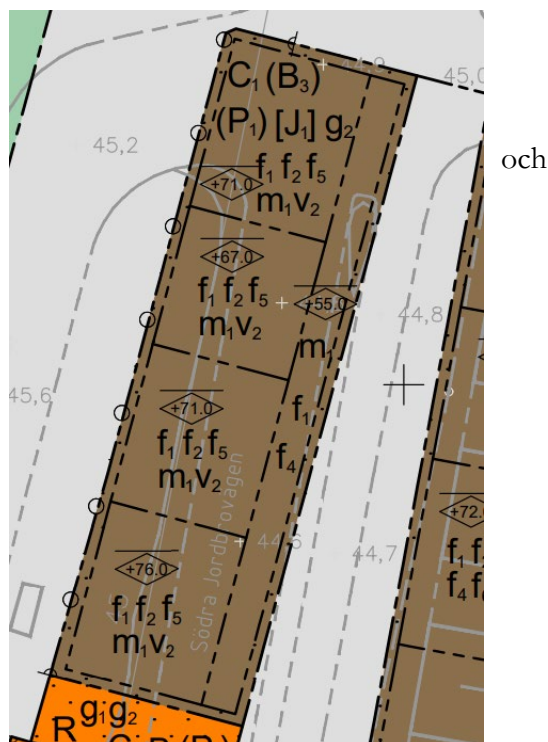
Eftersom byggnadens garage kan komma att byggas ihop med garage för byggnaden norr om allaktivitetshuset omfattas byggrätten av planbestämmelsen g_2 som anger att marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för underjordiskt garage med tillhörande angöring. Norr om byggnaden planeras en gata på kvartersmark. Gatan är avsedd för inlastning och som ett släpp genom kvarteret. Eftersom gatan kan komma att utnyttjas både av allaktivitetshusets verksamheter och byggnaden norrut är den planlagd både för centrum **C**, bostad, **B** och besöksverksamhet **R**. Gatan omfattas också av planbestämmelsen g_1 vilken reglerar att den ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för angöring. Eftersom gatan kan byggas under med garage omfattas den också av (P_1), garage under mark plan, samt g_2 , gemensamhetsanläggning för underjordiskt garage samt angöring till detta. Utmed kvarterets fasad mot Södra Jordbrovägen regleras utfartsförbud med undantag vid in- och utfart till garage.

Kvarter 3

Kvarter 3 är avsett för centrum **C**₁ i de två nedersta våningsplanen samt bostäder i övriga våningar. Trapphus och biutor för bostadsändamål får också finnas i bottenplan. Centrum medges i hela byggnaden medan bostad medges utom i markplan våning 1, vilket användningsbestämmelsen (**B**₃) reglerar.

Precis som i kvarter 2 planeras byggnaden att få ett garage i källarplan vilket medges med användning (P_1), parkering under marknivå. Garaget kan utgöras av en gemensamhetsanläggning vilket säkerställs av den administrativa bestämmelsen g_2 , gemensamhetsanläggning för underjordiskt garage med tillhörande angöring. Denna bestämmelse omfattar hela användningsområdet.

Byggnaden ges en form där de två nedersta våningsplanen utgör en lite bredare bas, lämplig för lokaler. Ovanpå denna del medges en smalare byggnadsdel mer lämpad för bostäder.



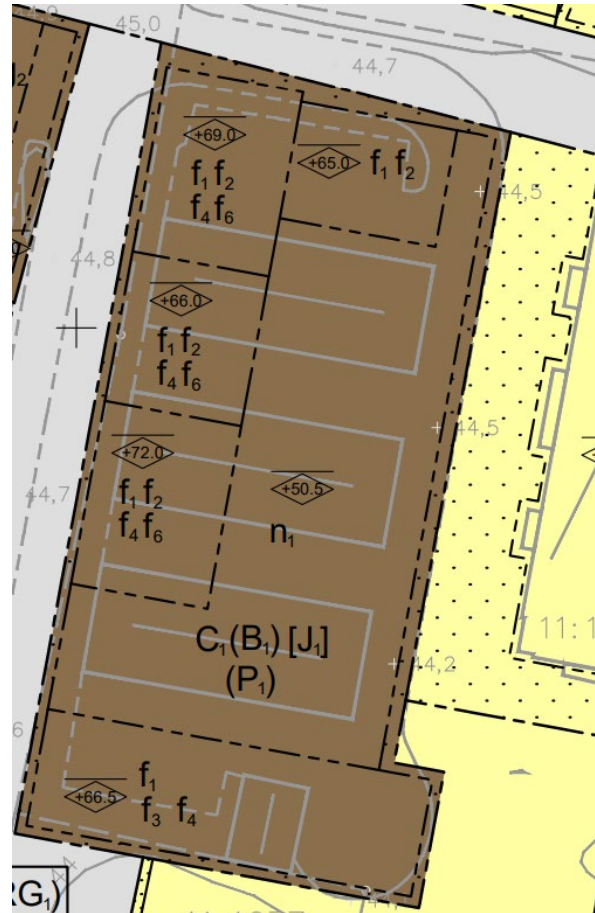
Den lägre byggnadsdelen kan användas som takterrass av ovanliggande bostäder, med god kontakt mot den så kallade affärsgatan. Affärsgatan får även en lite öppnare känsla genom att byggnaden närmast gatan är förhållandevis låg. Den lägre delen får en största nockhöjd på **+55,0** meter över nollplan. Resten av byggnaden delas in i fyra delar med nockhöjder som varierar mellan **+70,0** och **+76,0** meter över nollplan (ca 4-7 våningar).

Kvarter 4

Kvarter 4 är i likhet med kvarter 3 avsett för centrum samt trapphus och biytor för bostadsändamål i bottenplan vilket användningsbestämmelsen C_1 reglerar. Bostad medges utom i markplan, vilket användningsbestämmelsen (B_1) reglerar.

Kvarteret ges en upphöjd gård, under vilken en mataffär planeras. Gården får ha en största höjd på **+50,5** meter över nollplan vilket är cirka 6 meter över marknivå. Ovanpå denna sockelvåning medges två byggnadskroppar med högre nockhöjder, en rak och en L-formad. Parkering medges i källarplan, enligt användningsbestämmelse (P_1) .

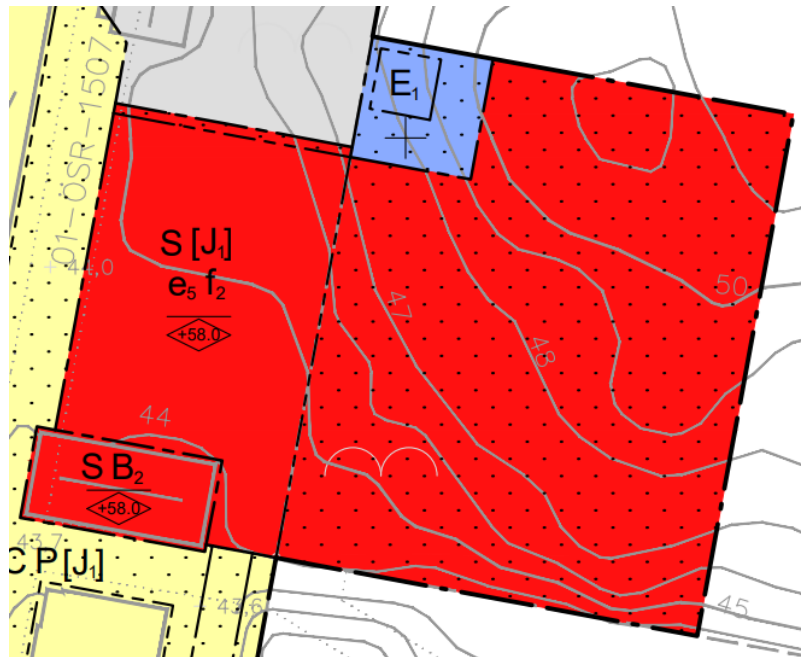
Den södra byggnadskroppen utgör fonden i torgrummet och är således en viktig del i torgets rumsbildning. För att skapa rätt proportioner i torgrummet är det viktigt att takfoten i denna byggnad håller ungefär samma nivå som takfoten på det befintliga huset öster om kommande torget. Detta regleras i detaljplanen genom en största tillåten nockhöjd på **+66,0** meter över nollplan i kombination med en planbestämmelsen f_9 som anger höjd för takfot.



Den norra L-formade byggnadskroppen är uppdelad i fyra delar med varierande nockhöjder. Den tvärställda delen i öst-västlig riktning har en lägre höjd på **+65,0** meter över nollplan i syfte att minska skuggverkan. I nord-sydliga delen medges nockhöjder mellan **+66,0** och **+72,0** meter över nollplan (ca 5-6 våningar).

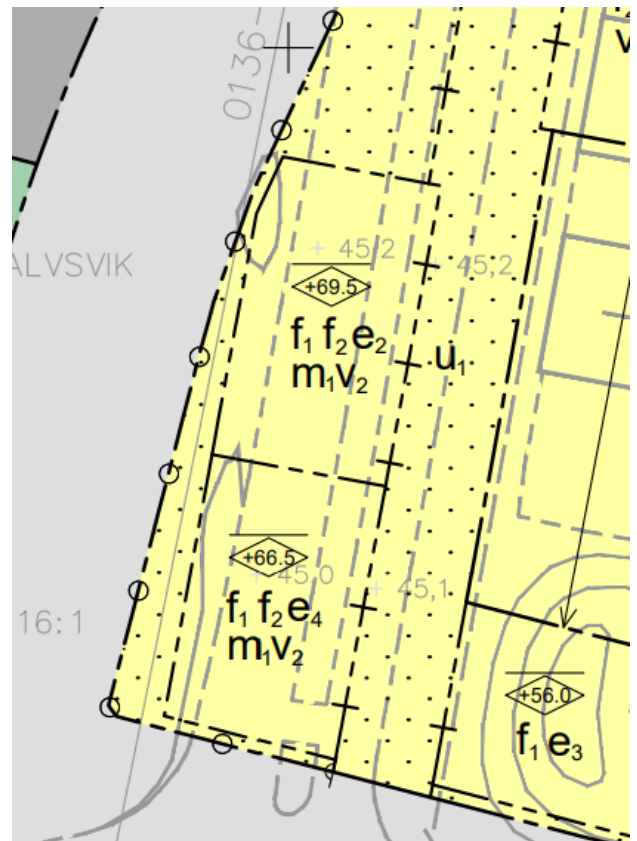
Kvarter 5

Kvarter 5 är avsett för förskola. Byggrätten medger användningarna skola (**S**) samt bostadskomplement **B₂** i syfte att inte göra befintlig tvättstuga planstridig fram till dess att den rivs för att ge plats för förskolan. Byggnadsarean regleras till 500 kvadratmeter genom egenskapsbestämmelsen **e₅** och största nockhöjd är **+58** meter över nollplan. I kvarteret finns även utrymme för en nätstation, med användning **E₁**. För att säkerställa att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation och närmaste brännbar byggnadsdel har en prickmark införts på 5 meter. Skyddsavståndet säkerställer också att förskolegården inte utsätts för hälsofarligt magnetfält.



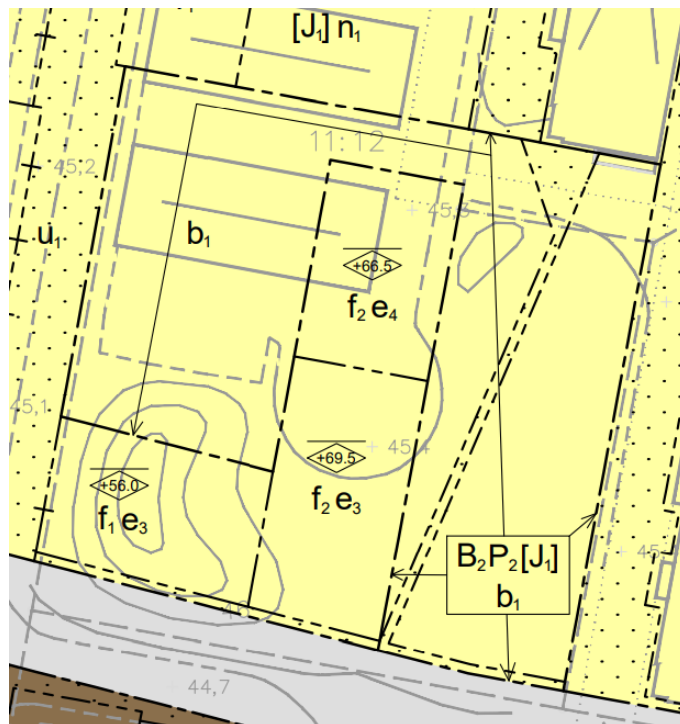
Kvarter 6

Kvarter 6 utgörs av ett bostadshus avsett att få verksamhet i bottenplan. Bostad, centrum och parkering medges genom användningarna **B**, **C** och **P**. Byggnaden är indelad i två delar, en högre med största nockhöjd på **+69,5** meter över nollplan och en lägre med största nockhöjd på **+66,5** meter över nollplan. (5-6 våningar) Egenskapsområdena i planen där byggnad medges är något större än den byggrätt som medges genom bestämmelserna **e₂** och **e₄**, vilket skapar en viss flexibilitet i hur byggnaden kan placeras.



Kvarter 7

Kvarter 7 är framförallt avsett för bostadsändamål **B**, men även centrum **C** och parkering **P** medges. Byggnaden formas som ett upp- och nervänt L, och den kortare tvärställda delen i öst-västlig riktning görs lägre än resten av byggnaden för att skapa bättre ljusförhållanden på bostadsgården. Nockhöjd för den lägre delen regleras till **+56** medan den högre delen har nockhöjder mellan **+66,5**- och **+69,5** meter nollplan. Alla byggnadsdelar omfattas av egenskapsbestämmelser om största byggnadsarea, **e₃** och **e₄**, som är något mindre än egenskapsområdena för att på så sätt ge en viss flexibilitet i hur byggnaden placeras.

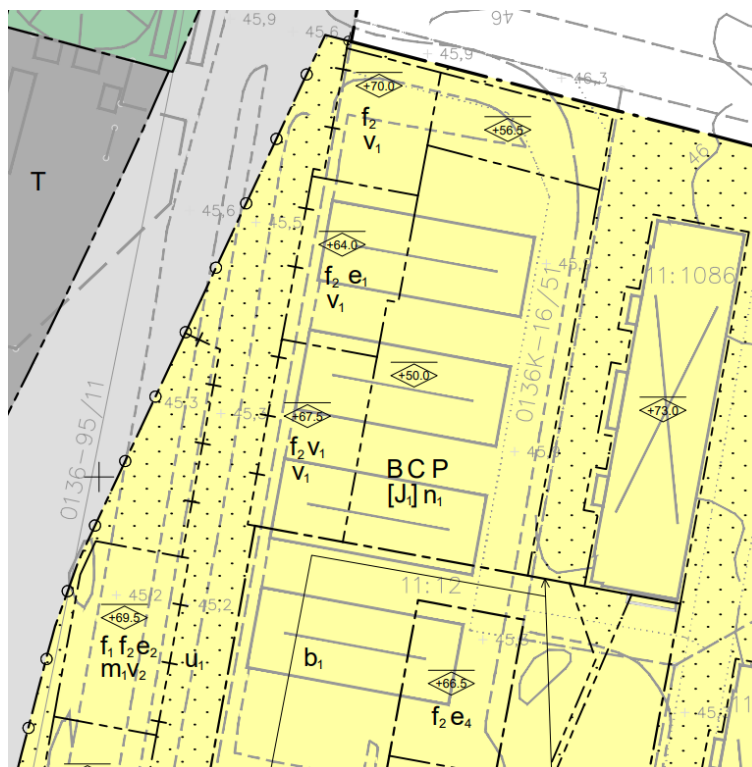


Kvarter 8

Kvarter 8 är likt kvarter 7 framförallt avsett för bostadsändamål **B**, men även centrum **C** och parkering **P** medges. Kvarteret ges en upphöjd bostadsgård med garage under. Garage är tänkt dels i markplan under bostadsgården och dels i källarplan under markplan. Byggnaden utformas i övrigt som ett upp- och nervänt L ovanpå sockelvåningen med garage.

Likt kvarter 7 görs den tvärställda byggnadsdelen lägre än resten av byggnads-kroppen. Nockhöjder regleras till **+56,5** för den tvärställda delen respektive mellan **+64,0** och **+70,0** meter över nollplan (ca 3-6 våningar) för den nord-sydliga delen av byggnaden. Byggnaden är avsedd att ha en

fasadlivförskjutning, vilket planen säkerställer genom egenskapsområdets form. För att ge viss flexibilitet i var livförskjutningen placeras är egenskapsområdet i mitten av byggnaden något större än byggrätten som regleras genom **e₁**.



Befintlig bebyggelse

Befintliga bostadshus inom planområdet bekräftas i detaljplanen. De fyra lamellhusen ges användning **B**, **C** och **P** liksom resten av bebyggelsen i de norra kvarteren, vilket innebär att exempelvis bottenvåningar kan omvandlas till lokaler för centrum om efterfrågan uppstår. De två L-formade husen vid Moränvägens början ges användning **B** och **C**, för att även här möjliggöra lokaler för centrum i bottenvåning. Särskilt viktigt är detta i den byggnad som kommer att ligga precis invid det planerade torget. Denna byggnad är mycket viktig för torgets utformning och publika lokaler i bottenvåningen är lämpligt, men inte tvingande i detaljplanen. Befintliga byggnader omfattas av bestämmelser med största nockhöjd som motsvarar befintlig höjd.

Bostäder

Planförslaget medger cirka 270 nya bostäder, beroende på vilka lägenhetsstorlekar som kommer att inrymmas i flerbostadshusen.

I de norra kvarteren planeras cirka 170 tillkommande lägenheter. De flesta mindre till medelstora för att komplettera de mestadels större lägenheter som finns i befintliga hus inom planområdet.

I de södra kvarteren planeras cirka 100 lägenheter, även här med tyngdpunkt mot mindre lägenheter. Andelen små lägenheter blir förhållandevis hög i både norra och södra delen av planområdet eftersom flera av byggnaderna ligger i bullerutsatta lägen där små lägenheter är ett krav för att klara riktvärden för buller.

Förutom för att möjliggöra exploatering av bostäder möjliggörs även för etablering av LSS-bostäder (Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade). Social- och äldreförvaltningen har ett behov av åtta lägenheter vilket ryms inom kvarter 6.

Verksamheter

I den analys av Jordbro centrum's marknadsposition som tagits fram på uppdrag av kommunen framgår att lokalbehovet i ett nytt centrum i Jordbro uppgår till mellan cirka 3600- och 4500 kvadratmeter lokalarea (LOA)³⁰. Analysen utgår från planerad exploatering i Jordbro, även utanför planområdet, samt andra omvärldsförändringar. Skillnaden i efterfrågan beror till stor del på hur attraktivt det nya centrumet- och den nya stadsdelen blir. I reglering av centrumändamål ingår en rad olika verksamheter t ex butiker, restauranger, kontor, vård, hotell och annan service.

Planförslaget innehåller cirka 4500 kvadratmeter bruttoarea som enbart kan användas för centrumverksamhet. Eftersom bruttoarea inkluderar även biytor och innerväggar och liknande motsvarar denna bruttoarea en lokalarea som är något mindre än 4500 kvadratmeter. Den area som primärt avsatts för centrum i planförslaget bedöms därför vara väl avvägd och inom det spann på lokalarea som det finns efterfrågan för i det kommande centrumet. Utöver denna yta är planens utformning sådan att det finns utrymme att lägga centrumverksamheter inom i stort sett hela planområdet.

En byggrätt för allaktivitetshus finns inom planens, som är anpassad efter det lokalprogram som Kultur- och fritidsförvaltningen har tagit fram. Byggrätten allaktivitetshuset blir strax över 2000 kvadratmeter bruttoarea fördelat på tre våningsplan.

³⁰ WSP, 2019-04-05. Analys av Jordbro centrum's marknadsposition.

Parkering

Befintliga parkeringsplatser inom planområdet kommer att behöva ersättas eftersom en förutsättning för planens genomförande är att befintlig carports rivs. Totalt rör detta sig om cirka 170 befintliga parkeringsplatser. Utöver dessa platser behöver parkeringsplatser ordnas för tillkommande bostäder och verksamheter.

Parkeringsbehovet har beräknats med utgångspunkt i kommunens parkeringsstrategi och dess tillämpningsdel. Parkeringstalen beräknas för hela området, alltså för befintliga samt tillkommande bostäder samt verksamheter.

Inom norra delen av planområdet förläggs merparten av parkeringsplatserna i garaget i byggnaden längs norrut. Utöver dessa platser förläggs ett antal platser som ytparkering fördelat i området. Totalt skapas cirka 190 parkeringsplatser, vilket ger ett parkeringstal på 0,54 platser per lägenhet inklusive besöksparkering vilket då omfattar även befintliga bostäder. Detta bedöms med föreslagna mobilitetsåtgärder vara tillräckligt. Mobilitetsåtgärder som föreslås är bilpool med subventionerat medlemskap, lådcykelpool med gratis medlemskap för boende samt kvalitativa cykelparkeringar.

I den södra delen av planområdet läggs alla parkeringsplatser i garage, ett under centrumbyggnaden närmast Södra Jordbrovägen och ett under mataffären. Platserna föreslås samutnyttjas för bostäder och verksamheter för att skapa en så effektiv användning av platserna som möjligt. Mobilitetslösningar som föreslås i södra delen av planområdet är medlemskap och utrymme för bilpool, medlemskap i lådcykelpool samt utrymmen för skåp för hemleveranser i bostadshusen. Behovet av parkeringsplatser har utifrån platsens förutsättningar, lägenhetsfördelning, föreslagna mobilitetsåtgärder samt samnyttjande av platserna beräknats till 100 parkeringsplatser, vilka ryms i byggnaderna garage. Parkeringsplatserna samutnyttjas, men parkeringstal för bostäderna blir ungefär 0,5.

GESTALTNING – KVARTERSMARK

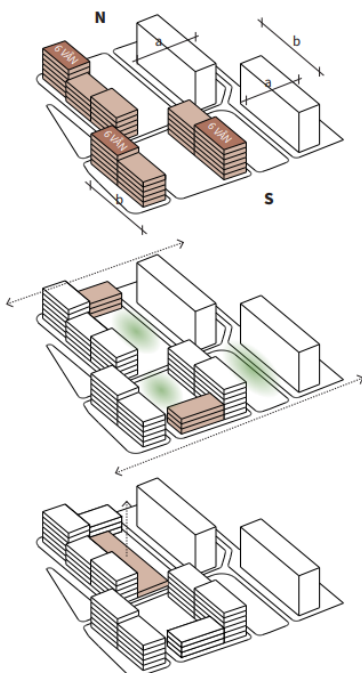
Gestaltning

Planförslagets gestaltning tar sin utgångspunkt i fyra grundprinciper; rikt stadsliv, identitet, hållbar stadsstruktur och aktiv stadsdel. Dessa principer syftar tillsammans till att skapa en socialt hållbar stadsdel där invånarna känner sig trygga, delaktiga och inkluderade. Principerna och planförslagets bärande kvalitéer utvecklas i det till planen tillhörande hörande kvalitetsprogram.

Utformning

Eftersom detaljplanen syftar till att skapa ett nytt centrum i stadsdelen har de offentliga rummens framtoning varit styrande vid utformning av bebyggelsen, som utgör de offentliga rummens inramning. Planförslaget är utformat för att skapa en varierad stadsstruktur med en tydlig uppdelning i offentligt och privat och där de olika stadsrummen ges en mänsklig skala.

Planförslaget fastställer framförallt detta genom att reglera hur byggnaderna placeras, byggnadernas användning och deras höjder. Utgångspunkten vad gäller placering har varit att skapa flera olika rum med tydlighet i vilken typ av karaktär och funktion dessa stadsrum ska ha. En tydlighet i var offentliga rum övergår i halvprivata och privata rum har eftersträvat, framförallt kring torget och affärsgatan.



Byggnaderna ges varierade höjder, vilket skapar en variation i taklandskapet vilket inte bara är viktigt för hur området upplevs från gatunivå eller på håll, utan också med hänsyn till befintlig bebyggelse vars möjlighet till utblickar påverkas av planförslaget. Genom ett taklandskap som varierar mycket i höjddled bevaras vissa utblickar, samtidigt som befintliga hus får skynta fram bakom den nya bebyggelsen för att skapa ett djup i stadsbilden.

Som komplement till bestämmelser om högsta nockhöjd reglerar detaljplanen genom planbestämmelserna f_2 och f_3 att takfot ska utformas minst 4,6 respektive 5,6 meter under högsta tillåten nockhöjd. Eventuella byggnadsdelar ovanför takfot ska rymmas inom ett tänkt plan i 45 graders vinkel utgående från takfoten och snett uppåt. Det tänkta planet utgår från byggnadens långsida, alltså inte från gavel. Planbestämmelserna medger undantag från begränsningen för takkupor och burspråk längs antingen 40 % av fasadens längd.

Figur 122. Volymstudie befintlig och tillkommande bebyggelse. Witte Sundell³¹

Utöver regleringen av byggnadernas volym och höjd reglerar planförslaget vissa ytterligare utformningsdetaljer i syfte att ytterligare tydliggöra funktionen i de offentliga rummen. Egenskapsbestämmelsen f_1 anger att byggnadernas entréplan mot gata ska ha en höjd på minst 4,2 meter mellan medelmarknivå och undersida bjälklag mot våningen ovanför. Bestämmelse syftar till att säkerställa att vissa strategiska bottenvåningar får höjder som är lämpade för publika verksamheter. Bestämmelsen syftar också till att säkerställa att bostäder i bottenvåning hamnar en bit upp från gatunivå för att minska insyn till bostäderna från gatan, vilket annars skapar sämre boendemiljö men också en privatiserande verkan på gaturummet. I sådana lägen byggs byggnaden lämpligen med källare och första lägenhetsplanen en bit ovanför marknivå.

³¹ Kvalitetsprogram 2022-04-14

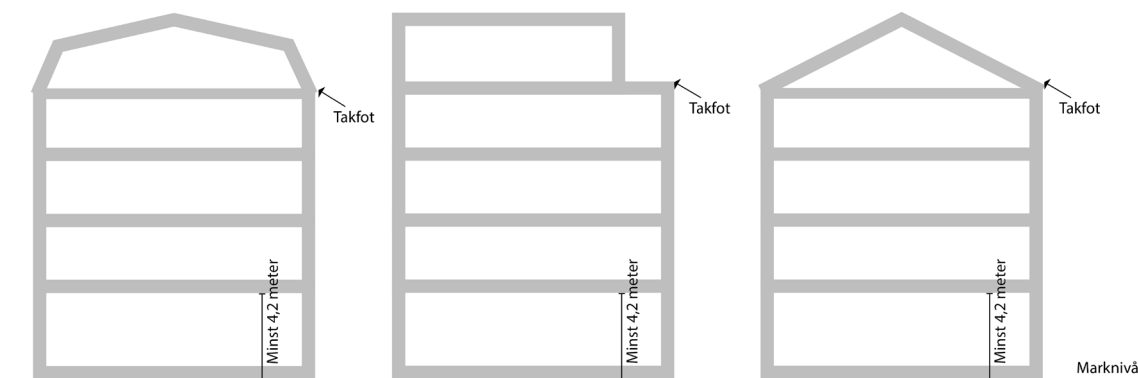


Figur 13. Vy mot det nya torget och allaktivitetshuset. Kaminsky arkitektur³²

För att säkerställa publikanvända lokaler med god kontakt mot framförallt torget och affärsgatan reglerar egenskapsbestämmelsen **f₄** att fönster i bottenvåning mot allmän plats ska ha en största bröstningshöjd på 0,5 meter över färdig mark. Mot torget och affärsgatan är det också viktigt att eventuella balkonger inte är för djupa, eftersom de riskerar att ha en privatiserande inverkan på marken under dem i sådana fall. En generell egenskapsbestämmelse anger att balkonger mot allmän plats som mest får ha ett djup på 1,5 meter från fasadliv, och att de ska ha lägsta punkt som minst 4,6 meter över färdig mark. Dessa bestämmelser avser även byggrätten för centrumändamål vid bussterminalen.

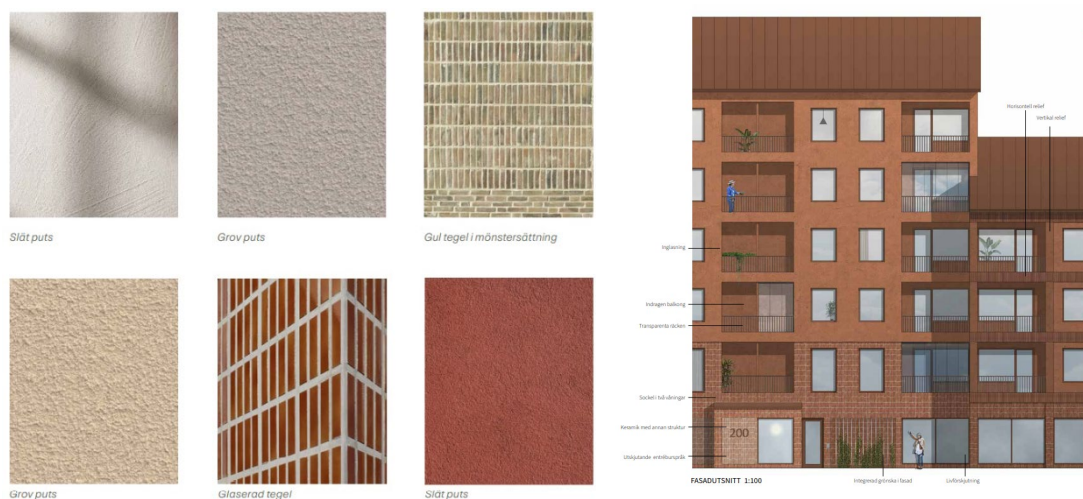
Fasaderna mot Södra Jordbrovägen blir förhållandevis långsträckta i några byggnader. Även om Södra Jordbrovägen inte är det viktigaste publika stråket inom planområdet är det ändå av stor vikt att gaturummet inte upplevs som monotont. I norra delen av planområdet säkerställs därför att fasaden mot Södra Jordbrovägen i kvarter 8 får en fasadlivsförskjutning genom byggrättens utformning, och i södra delen säkerställer egenskapsbestämmelsen **f₅** att byggnaden inom kvarter 3 får en fasadlivsförskjutning.

³² Kvalitetsprogram 2022-04-14



Figur 134. Princip för utformningsbestämmelserna f1, f2 och f3

Arkitekturen ska vara av hög kvalitet och tydligt förankrad i omgivande uttryck. Genom att arbeta med övergripande färg- och materialval är syftet att bebyggelsen bättre ska harmonisera med omgivande bebyggelsekaraktärer. För att skapa förutsättningar för detta har en färg- och materialpalett för Jordbro i sin helhet utarbetats. Genom variation i både planstrukturen och byggnadstypologin ska förutsättningarna för stadsliv, rörelse och lokala klimatförhållanden stärkas och tillvaratas enligt ovannämnda principer.



Figur 15. Kulör och materialpalett för norra- och södra kvarteret. Kaminsky arkitektur och Witte Sundell.

Riktlinjer för utemiljöer

Inom planområdet skapas flera gårdsrum. Inom den norra delen av planområdet skapas i princip tre större bostadsgårdar, varav en ligger på bjälklaget ovanför garaget i kvarter 8. Denna bör utformas med så mycket grönska som är möjligt med hänsyn till bjälklagets bärighet. Den upphöjda bostadsgården knyts ihop med resten av utemiljöerna genom två trappor.

De andra två gårdsrummen i norra delen av planområdet har inte underbyggd mark och här finns således goda förutsättningar för plantering med större träd och buskar, vilket är värdefulla inslag i miljön.

I södra delen av planområdet skapas som princip två gårdsrum varav det ena ovanpå bjälklaget mot mataffären i kvarter 4. Bostadsgården ovanpå bjälklaget bör även i detta kvarter göras så grönskande som möjligt. Den andra delen av bostadsgården är inte underbyggd, och utgör redan idag en bostadsgård med uppväxta träd som bevaras.

De bostadsgårdar som inte är underbyggda bör inte hårdgöras mer än nödvändigt eftersom förutsättningarna för växtlighet är goda, och samtidigt kan de bidra till god infiltration av dagvatten. Egenskapsbestämmelsen **b₁** reglerar av denna anledning högsta andel hårdgjord yta inom de områden som är tänka som bostadsgård och som ligger utanför de uppenbara stråken för angoringsvägar.

Komplementbyggnader

Bostadskomplement medges framförallt inom ytor planlagda för bostadskomplement **B₂**.

ALLMÄN PLATS

För att uppnå kommunfullmäktiges mål om minskade koldioxidutsläpp tillämpar planavdelningen följande prioriteringsordning i planprojekt. I första hand ska gående prioriteras, i andra hand cyklister, i tredje hand kollektivtrafikresenärer och i sista hand bilister.

Planförslaget innebär att Södra Jordbrovägen genom planområdet flyttas till ett läge så nära Nynäsbanan som möjligt. Gatan byggs om från dagens storskaliga och bilcentrerade utformning till en stadsgata med generösa ytor för gång- och cykeltrafik, samtidigt som gatan utformas för att medge kollektivtrafik.

Gestaltning av allmän plats

Gestaltning av allmän plats syftar till att möta upp den tillkommande bebyggelsen och bussterminal genom att skapa en attraktiv och väl gestaltande miljö. Den övergripande gestaltningsidén utgår från principen att stärka och framhäva platsens kvaliteter. En viktig aspekt för det är att öka tillgängligheten runt terminalen och förstärka de kopplingar som finns idag.

Några av de ledord har varit vägledande i gestaltningsprogrammet är:

- Att ta tillvara och förstärka områdets karaktär och identitet
- Utforma välkomnande och tydliga entréer till området
- Skapa trygga och säkra stråk
- Uppmuntra till möten, lek och rörelse som inte kräver konsumtion
- Gestalta flexibla och oprogrammerade platser som har potential att utvecklas över tid.

Gång- och cykelnät

Planförslaget innebär att befintliga gång- och cykelstråk bekräftas och byggs ut till modern standard. (med hänsyn till framkomlighet och säkerhet.) Södra Jordbrovägen får gångbana och en dubbelriktad cykelbana på östra sidan av vägen. Cykelbanan görs dubbelriktad för att kunna ansluta till befintliga stråk på ett bra sätt. Principen är att gång- och cykelvägar finns hela vägen fram till pendeltågstation, vilket är viktigt eftersom tunneln under Nynäsbanan är en av få gång- och cykelpassager under Nynäsbanan.

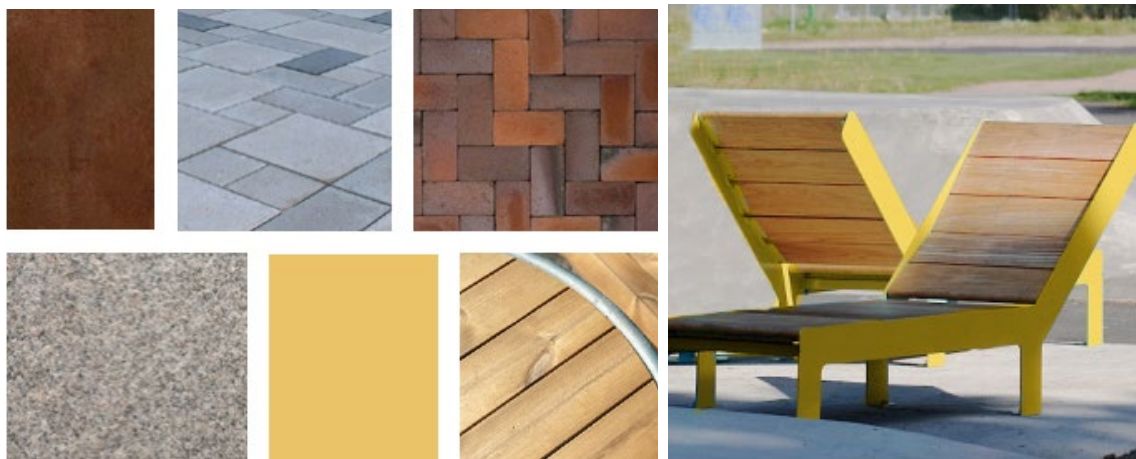
Området mellan torget och den södra entrén till pendeltågsstationen är ett viktigt gångstråk, samtidigt som Södra Jordbrovägen möter Moränvägen här och dessutom angörs bussterminalen i detta område. Passagen över nya Södra Jordbrovägen utformas som en upphöjd korsning vilket länkar samman torget, fickparken och bussterminalen. Den upphöjda korsningen är en trafikmiljö som bidrar till sänkt hastighet för fordon samtidigt som gående och cyklister lättare ska kunna passera. Hänsyn behöver tas till att gående kommer att röra sig längs alla gator och tvärs över torg samt samplas vid entréer. Vid bussterminalen har gång- och cykeltrafiken getts hög prioritet i utformningen då bussterminalen kommer vara den dominerande målpunkten.

Övriga gator inom planområdet får endast gångbanor, medan cykeltrafik hänvisas till gatan, vilket bedöms vara en acceptabel lösning med hänsyn till trafikflödet längs dessa stråk. Se figur 11.

Torg

Planförslaget ger plats för ett nytt stadsdelstorg i Jordbro som planläggs som **TORG**. Torget ges en relativt småskalig utformning, och balanserade proportioner mellan torgets storlek och angränsande bebyggelse eftersträvas. Torget är tänkt att vara relativt omprogrammerat, för att kunna användas till olika ändamål såsom kulturaktiviteter eller torghandel under olika tider.

Det nya stadsdelstorget utgör ett viktigt rörelsestråk och förlängning av torget norrut. Platsen utformas primärt för gående. Förslagsvis utformas den enkelriktade gatan, även benämnd som affärgatan med möbleringszoner, träd och sittmöbler utmed fasader och entréer. Torget och affärgatan ska utformas som ett gemensamt golv i samman marknivå och ges samordnad gestaltning. En enhetlig markbeläggning av betongplattor med inslag av marktegel och smågatsten binder samman ytorna på det gemensamma torget.³³ I mötet med lokalgatan i norr bör däremot skillnaden vara tydlig då fordonstrafikanter inte ska lockas in på gatan.



Figur 16. Möblering och markbeläggning vid torg

Vid bussterminalen föreslås ett mindre stationstorg som förväntas bli en central målpunkt. Här föreslås även en mindre byggrätt för centrumändamål med publik bottenvåning och möjlighet att ordna uteservering. Torget förväntas bli en inbjudande och samlade plats för gående att stanna upp och orientera sig. Det befintliga konstverket som bevaras är identitetsskapande och ger karaktär som stärker platsen.

³³ Gestaltungsprogram för allmän platsmark – Jordbro etapp 2

Kollektivtrafik

Den befintliga bussterminalen inom planområdet kommer att behöva flyttas för att planen ska kunna genomföras. En ny bussterminal planeras i södra delen av planområdet och planläggs enligt plankartan för användning **T**, trafik och **T¹** busstation. Bussterminalen har dimensionerats med utgångspunkt i Trafikförvaltningens prognos för busstrafiken vilket innebär att den kommer att ha sex hållplatslägen på östra sidan av Nynäsbanan, inom planområdet. Terminalen kan angöras från söder eller norr, och trafikeras genomgående eller med vändning både åt norr och söder.

De olika funktionerna inom området är tydligt uppdelade med körbanor, parkering och plats för att lämna och hämta eller lasta och lossa utmed Södra Jordbrovägen. Bussterminalen utför också en viktig entrézon för mötet med Jordbro där det ska vara lätt att orientera sig, vara överblickbart och kännas tryggt och inbjudande att passera.

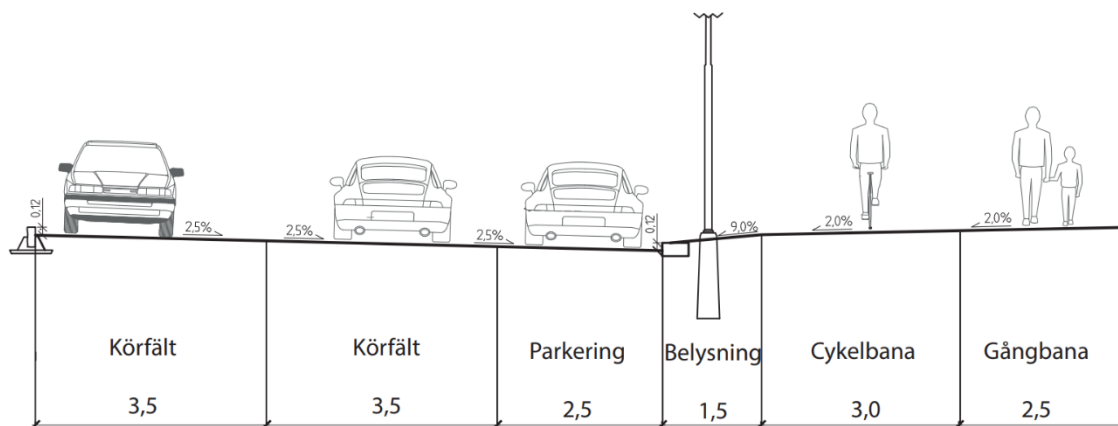


Figur 147. Princip för trafikering av bussterminalen.

Gatunät

Södra Jordbrovägen

Södra Jordbrovägen utformas som en stadsgata (i nordsydlig riktning) dimensionerad för kollektivtrafik och genomfartstrafik. Södra Jordbrovägen utgör fortfarande områdets huvudgata med dess nya läge, gatan är huvudsakligen 16,5 meter bred för blandtrafik med separat gång och cykelväg. Gatan är huvudstråket för rörelse och aktivitet som kopplar samman bussterminalen och området lokalgator med bostäder. Kommunens ambitioner avseende gestaltning av gaturummen beskrivs vidare i gestaltningsprogrammet för allmän platsmark.



Figur 18. Gatusektion för Södra Jordbrovägen

Norr om kvarter 3 och 4 planläggs för en ny lokalgata för att nå befintliga bostäder och den planerade skolfastigheten. Trygghet och tydlighet kombinerat med de funktioner som nya verksamheter kan behövas har varit viktigt att beakta i utformningen

Angöring till bebyggelsen planeras primärt ske via tvärgatorna i mitten av planområdet samt via tvärgatan precis norr om planområdet som kommer att byggas ut inom ramen för genomförandet av detaljplanen för Jordbro etapp 1.

Alla gator planläggs som **GATA** och lokala trafikföreskrifter avses användas för att reglera gatornas funktion som huvudgata respektive lokalgata.

Park

Inom planområdet finns enbart mindre parkytor, dels mellan Södra Jordbrovägen och Nynäsbanan, samt söder om torget, benämnd ”Fickparken”. Dessa ytor planläggs som **PARK**.

Parkering

Utöver parkeringsplatserna i de olika byggnadskvarteren skapas ett 10-tal parkeringsplatser i form av kantstensparkering längs Södra Jordbrovägen. Dessutom planeras två parkeringsytor med markparkering. En i norra delen av planområdet där utrymme finns för ett 40-tal parkeringsplatser. Den andra planeras i södra delen av planområdet i nära anslutning till bussterminalen, och där ryms ett 15-tal parkeringsplatser. Dessa båda parkeringar planläggs som **P₂**, markparkering, och kan exempelvis användas som besöksparkering till centrumet eller bostäderna eller som pendlarparkering, eller en kombination.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Förorenad mark

Ingen misstanke om förorenad mark finns inom planområdet och inga särskilda åtgärder kring marksanering planeras därför.

Buller

Planområdet är bullerutsatt från både Nynäsbanan och Södra Jordbrovägen. Under planarbetet har flera möjliga sätt att hantera bullret utretts. Initialt utreddes två parallella förslag där ett innebär att Södra Jordbrovägen ligger kvar i befintligt läge och att området mellan vägen och järnvägen föreslogs bebyggas, medan det andra innebär att Södra Jordbrovägen flyttas och bebyggelse koncentreras till en sida av de båda bullerkällorna. Genom att testa dessa båda scenarion framgick tydligt att bullernivåerna vid fasad på eventuell bebyggelse mellan Södra Jordbrovägen och Nynäsbanan skulle bli mycket höga, vilket skulle innebära att endast verksamheter eller bostäder mindre än 35 kvadratmeter skulle kunna uppföras på denna mark.

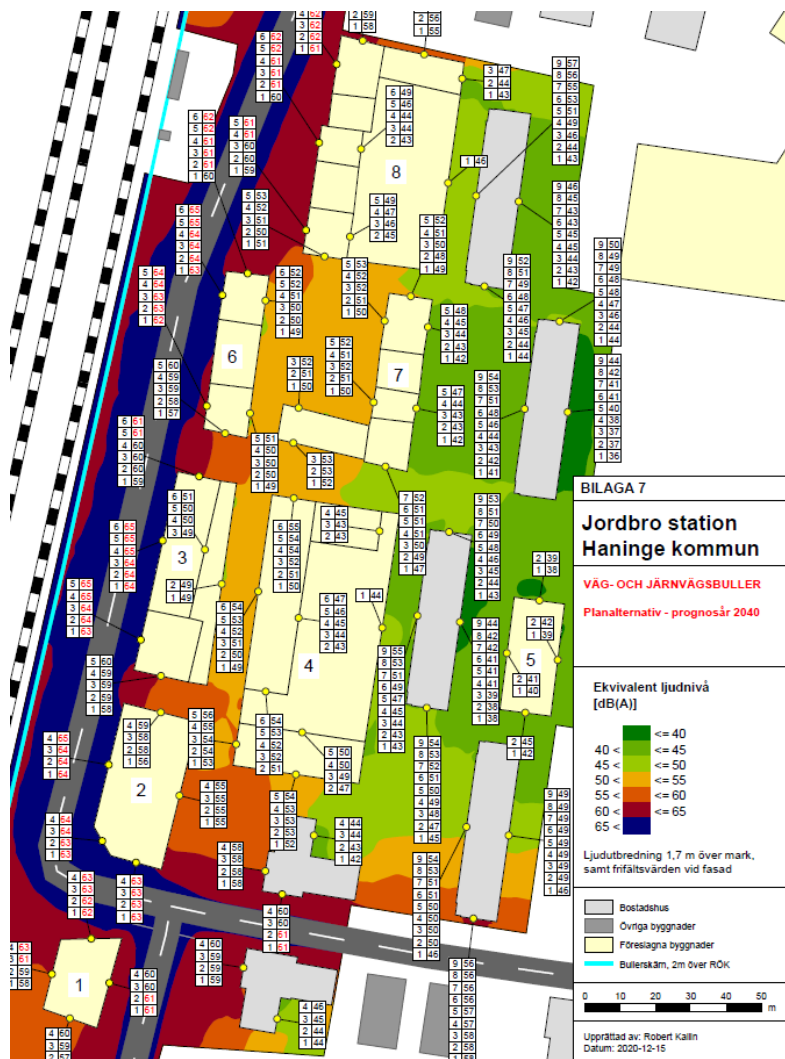
I planförslaget föreslås därför istället en flytt av Södra Jordbrovägen. På så vis koncentreras de huvudsakliga bullerkällorna som påverkar planområdet. Den föreslagna tillkommande bebyggelsen närmast Södra Jordbrovägen fungerar i viss mån som bullerskärm, och bebyggelsen öster om de mest exponerade byggnaderna får därmed en förhållandevis god bullermiljö. För befintlig bebyggelse innebär planens genomförande till största del att bullernivåerna blir lägre jämfört med 0-alternativet³⁴.

³⁴ Norconsult, 2020-12-22. Haninge kommun, Jordbro station, Trafikbullerutredning.

Några av mest exponerade byggnaderna inom planområdet blir dock så pass bullerutsatta att särskilda bullerskyddsåtgärder krävs. Kvarter 1 och 2 är avsedda för verksamhet och omfattas därmed inte av bullerriktlinjer för bostäder. Kvarter 3 och 6 beräknas få ekvivalenta ljudnivåer vid fasad åt väster över 60 dBA, vilket innebär att tyst sida krävs för bostäder över 35 kvadratmeter. Vid dessa byggnader överskrider dock de maximala bullernivåerna vid den mindre bullerexponerade sidan 70 dBA vilket innebär att sidan inte kan räknas som tyst³⁵. För att hantera detta reglerar detaljplanen genom planbestämmelsen v₂ att lägenheter orienterade mot Nynäsbanan får ha en största area om 35 kvadratmeter. Dessa lägenheter omfattas inte av krav på ekvivalent bullernivå under 60 dBA. Lägenheter i dessa byggnader som orienteras mot öster har ingen styrd area, eftersom de ekvivalent bullernivå på denna sida aldrig överskrider 60 dBA, och därmed finns ingen begränsning av maximal bullernivå som kan accepteras.

Kvarter 8 är även den exponerad för buller från Nynäsbanan och Södra Jordbrovägen. Den mindre exponerade fasaden klarar dock kraven för tyst sida. I denna byggnad kan därför lägenheter göras genomgående. Detaljplanen reglerar att minst hälften av boningsrummen i lägenheter större än 35 kvadratmeter ska orienteras mot tyst sida, genom planbestämmelsen v₁.

För övriga byggnader krävs inga särskilda bullerskyddsåtgärder.



Figur 19. Väg- och järnvägsbuller med nummerangivelse för respektive kvarter. Norconsult.

³⁵ Norconsult, 2020-12-22. Haninge kommun, Jordbro station, Trafikbullerutredning.

Trafikbullerutredningen har kompletterats med beräkningar för befintliga bostäder belägna utanför planområdet öster om planerad bussterminal. Beräkningarna med bussterminalen inkluderar ljudnivåer från planerad bussterminal, vägar och järnvägar.

Beräkningarna visar att till år 2040 med bussterminalen utbyggd beräknas den ekvivalenta ljudnivån öka med upp till 3 dBA till mellan 57-62 dBA för de mest utsatta fasaderna. Den maximala ljudnivån från järnvägstrafik beräknas variera mellan 77-83 dBA för de fasader som vetter mot järnvägen (i norra delen något lägre än i nuläget och i södra delen samma ljudnivåer som i nuläget). Förutsatt standardfönster (dämpar ca 30 dBA) varierar den maximala ljudnivån inomhus mellan 47-53 dBA. Ökningen av ljudnivån i framtiden beror främst på den generella trafikökningen på Södra Jordbrovägen inte på etableringen av bussterminal. En etablering av bussterminal ökar ljudnivån med mindre än 1 dBA. Riktvärdena för ”befintlig miljö” klaras utan särskilda bullerskydds-åtgärder förutsatt standardfönster som dämpar ca 30 dBA eller fönster med bättre ljudisolering.³⁶



Figur 20. Väg- och järnvägsbuller för befintlig bebyggelse strax intill planområdet och planerad busstation. Norconsult.

Risk och transporter med farligt gods

Planområdet ligger i anslutning till flera riskkällor, och den fördjupade riskutredning som tagits fram som underlag för detaljplanen visar att ett antal skyddsåtgärder krävs för att uppnå acceptabla risknivåer inom planområdet.

Först är främst bör bebyggelse inte placeras närmare än 25 meter från Nynäsbanans närmaste spårmit. Detaljplanen har utformats så att ingen bebyggelse medges närmare än 25 meter från järnvägen, med undantag för mindre teknikbyggnader. Vidare ska mark inom denna zon

³⁶Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun. Rev 2022-11-23

utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse³⁷. Marken inom 25 meter från närmaste spårmitt planläggs som allmän platsmark **GATA**, **GC-VÄG** och **PARK**, och ska utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Marken planläggs också delvis för Trafikändamål och busstation med användning **T**, **T¹** parkeringsändamål med användning **P**, **P¹** (**P¹**) samt för tekniska anläggningar för elnät, telekommunikation samt återvinning med användning **E** och **E¹**. Ingen av dessa användningar bedöms uppmuntra till stadigvarande vistelse.

För att uppnå acceptabel risknivå för byggnader inom 30 meter från närmaste spårmitt krävs att de utformas på följande sätt³⁸:

- Friskluftsintag placeras bort från järnvägen alternativt placeras på tak.
- Respektive lokal där personer vistas stadigvarande ska utföras med minst en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen.
- Fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan utan framförliggande bebyggelse ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster som vetter direkt mot Nynäsbanan utan framförliggande bebyggelse ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Detaljplanen medger endast en byggrätt som delvis ligger inom 30 meter från Nynäsbanans närmaste spår, och denna omfattas av planbestämmelsen **m₂**, som reglerar ovanstående utformning.

För byggnader som ligger inom 50 meter från närmaste spårmitt krävs följande skyddsåtgärder³⁹:

- Friskluftsintag placeras bort från järnvägen alternativt placeras på tak.
- Respektive lokal där personer vistas stadigvarande ska utföras med minst en utrymningsväg som mynnar bort från järnvägen.
- Fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan utan framförliggande bebyggelse ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster som vetter direkt mot Nynäsbanan utan framförliggande bebyggelse ska utföras i härdade/laminerade glas som klarar 300 C i 30 min. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Detaljplanen medger tre byggnadskroppar som helt eller delvis ligger inom zonen 30-50 meter från närmaste spårmitt. Dessa byggrätter omfattas av planbestämmelsen **m₁**, som fastställer ovanstående skyddsåtgärder.

De åtgärder som redovisas ovan bedöms ha följande effekt inom planområdet:

- Reducering av konsekvenserna inomhus till följd av eventuella gasutsläpp genom skyddsavstånd i kombination med ventilationstekniska åtgärder.
- Reducering av konsekvenserna inomhus till följd av en större utvändigt brand genom skyddsavstånd och brandskyddstekniska åtgärder.
- Ökad möjlighet för personer att utrymma byggnader innan kritiska förhållanden uppstår inomhus till följd av en olycka på Nynäsbanan genom att tillgodose utrymningsmöjligheter bort från järnvägen.

³⁷ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

³⁸ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

³⁹ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

Med hänsyn till den beräknade risknivån inom planområdet samt planerad verksamhet och bebyggelse bedöms de föreslagna åtgärderna ha en tillräcklig riskreducerande effekt för att planerad bebyggelse ska få en acceptabel risknivå⁴⁰.

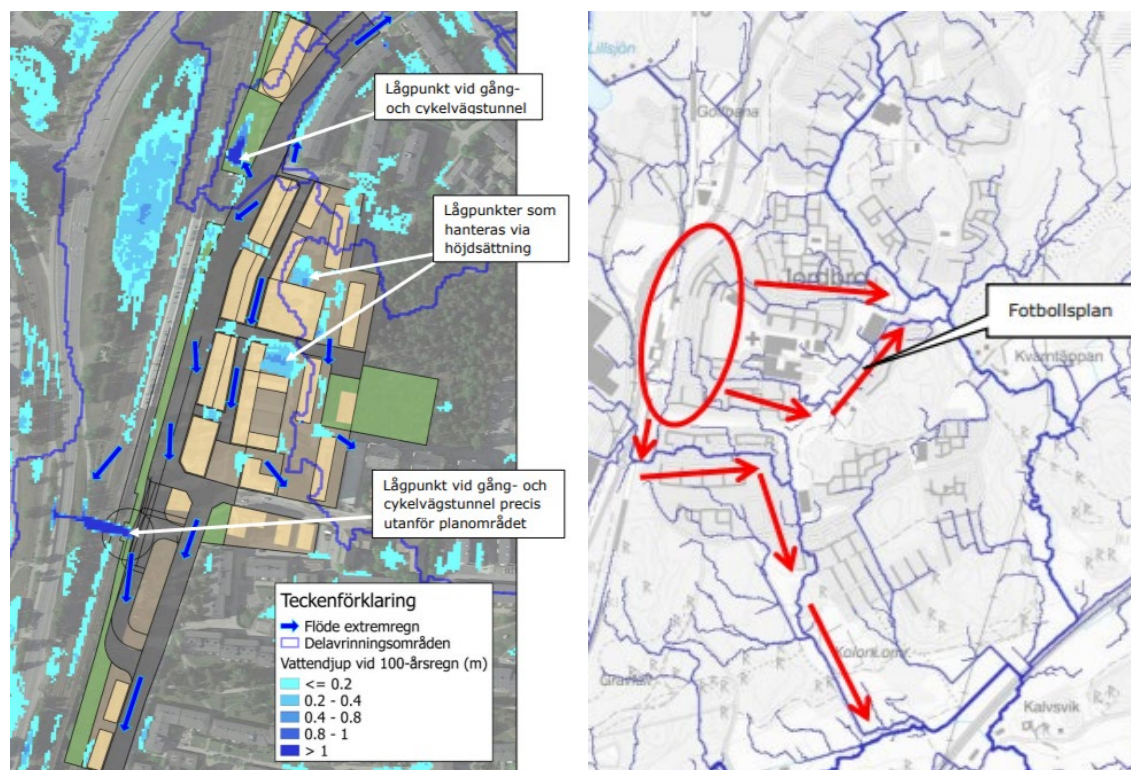
Översvämning och skredrisk

Vid ett skyfall (100 års regn och 300 år regn) regnar det med en intensitet som överskrider vad dagvattenledningsnäten är dimensionerade för. Det är därför viktigt att planerad höjdsättning så att dagvattnet på ett säkert sätt kan avrinna yledes via sekundära avrinningsvägar som planområdets vägar, öppna ytor och vidare mot recipient.

Inom planområdet är Södra Jordbrovägen en lämplig sekundär avrinningsväg. Vattnet kommer inte kunna ledas till Hurtigs park eftersom den är belägen högre än omgivande område. När det gäller höjdsättning av kvartersmark är det viktigt att lokala lågpunkter undviks, detta uppstår oftast i slutna innergårdar vilket inte är aktuellt inom planområdet.

Med den höjdsättning som planeras inom planområdet bedöms det inte finns någon risk för översvämning inom planområdet efter detaljplanens genomförande. Inte heller föreligger någon skredrisk.

Lågpunkter och avrinningsvägar har undersökt med hjälp av modelleringsverktyget SCALGO Live, se figur 19. Höjderna har modifierats på vägar och bebyggelse för att motsvara ungefärliga höjder vid planerad byggnation. Det finns två lågpunkter inom planerad bebyggelse och den djupaste lågpunkten ligger i norra delen som utgör en gång- och cykelväg som leder till en gångtunnel under spårområdet. Ett par av lågpunkterna har ett maximalt vattendjup på 0,5 meter och ligger utmed de planerade husen. De övriga lågpunkterna är mellan 0-0,2 meter djupa.



Figur 21. Planerad avledning av skyfall från planområdet (markerat inom svart linje) lågpunkter markerade med vid gångtunnlar under spårområdet och inom två bostadsgårdar. Bild till höger: Översiktliga avrinningsvägar (planområdet inom röd cirkel). Utsnitt från Scalgo Live. Brandskyddslaget

⁴⁰ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

Enligt analys i Scalogo Live bedöms planområdet inte påverkas av flöden som tillkommer från intilliggande områden vid skyfall. Flödena som avrinner norrut från Södra Jordbrovägen avviker österut vid Blockstendvägen mot ett grönområde och en mindre bäck som längre nedströms ansluter till Husbyån. En del av dagvattnet från planområdet arinner mot en större lågpunkt som utgörs av en fotbollsplan i Höglundaparken. Från fotbollsplanen avrinner vattnet vidare i nordostlig riktning mot den tidigare nämnda bäcken.

Flöden som lämnar planområdet söderut, längs Södra Jordbrovägen, avviker sedan söderut vid Sandstenvägen. Vattnet avrinner sedan längs med mindre vägar inom ett bostadsområde mot ett naturområde strax öster om Jordbro gravfält. Här ansluter vattnet till en mindre bäck som sedan ansluter till Husbyån längre nedströms.

Sammanfattningsvis finns inga betydande översvämningrisker och skyfallsvattnet avrinner ytligt från planområdet längs med vägar och mot grönområden och områden som kan översvämma utan risk för skador på bebyggelse, såsom fotbollsplan och naturområden. Utöver en genomtänkt och fungerande höjdsättning som säkerställer att vatten inte blir stående mot byggnader inom planområdet bedöms inga ytterligare åtgärder nödvändiga för att hantera skyfallsvatten. Med ett utbyggt system för fördröjning av dagvatten inom planområdet minskar dessutom påverkan på nedströms liggande områden.⁴¹

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

I den översiktliga geotekniska utredning som tagits fram under planarbetet föreslås grundläggning kunna ske med sula på friktionsjord⁴².

Flera av byggnaderna planeras få underjordiska garage. Garage i en våning under markplan, vilket är vad som planeras, bedöms kunna rymmas utan påverkan på grundvatten. Kompletterande utredning har studerat risken för stabilitetsbrott som kan påverka järnvägen i samband med schakt för planerade garage. Resultatet visar att schakter som utförts för planerade garage har ingen påverkan på befintlig järnväg. Av utrymmesskäl kan spont krävas, vilket ökar säkerhetsfaktorn något.⁴³

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Vatten och avlopp

Planområdet kommer att ingå i kommunalt verksamhetsområde för VA. För att detaljplanen ska kunna genomföras krävs att befintliga ledningar i Södra Jordbrovägen läggs om. Nytt läge för dessa blir i vägens nya sträckning.

Dagvattenhantering

Detaljplanen reglerar att mark motsvarande 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan inom kvartersmark ska reserveras för infiltration av dagvatten.

För att uppnå tillräcklig rening och fördröjning rekommenderas att infiltrationsytorna utformas med ett djup på en meter och att fyllnadsmaterialet har en medelporositet på 30%. Ytan (6%)

⁴¹ Geosigma, 2020-04-03. Dagvattenutredning, Detaljplan Jordbro etapp 2

⁴² Sweco, 2019-09-27. PM Geoteknik, Jordbro etapp 2.

⁴³ Sweco, 2022-01. Geotekniskt PM Stabilitetsberäkning.

justeras efter vald porositet och djup enligt dagvattenutredning. Infiltrationsytorna ska utrustas med bräddmöjligheter kopplade till de allmänna dagvattenledningarna.

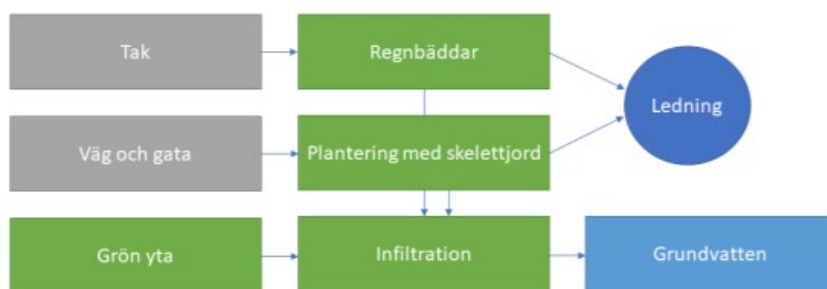
Med infiltration menas här att det förorenade dagvattnet passerar en konstruerad infiltrationsbädd för rening innan perkolation (grundvattenbildning) eller avledning till recipient/ledningar. I de fall där dagvattnet inte är förorenat, t ex dagvatten från tak (där takmaterialet inte innehåller förorenande ämnen), behöver inte dagvattnet passera något reningssteg (konstruerad infiltrationsbädd) utan kan perkolerats direkt i mark eller avledas till recipient/ledning efter fördröjning.

Inom området finns generellt goda möjligheter för infiltration tack vare de sandiga jordlagren och här kan åtgärder med andra materialval göra att dagvattenflödet från området minskar i och med att mer dagvatten tillåts infiltrera genom permeabla plattsättningar, armerad asfalt m.m. Det bör i sammanhanget nämnas att möjligheterna för infiltration från lösningar inom kvartersmark dock kommer att vara delvis begränsade, på grund av förutsättningarna med underliggande garage. Den infiltrationsmöjlighet som ändå finns inom området kommer alltså att behöva kompletteras med fördröjnings- och reningsanläggningar, förslagsvis regnbäddar och skelettjordar, alternativt lösningar i enlighet med ”Rosendalsmodellen”.

För att fördröja de första 20 millimetrarna av ett regn, enligt kommunens riktlinjer, krävs en fördröjningsvolym på totalt 767 m³.

Då det till störst del är ett bebyggt område som ska exploateras så är det troligt att flödena kommer vara relativt lika vid befintlig och planerad markanvändning. Haninge kommun har dock uttryckt en önskan att förbättra dagvattenhanteringen inom området. Samtliga etapper i Jordbros ”utveckling” ska planeras efter kommunens dagvattenpolicy.

Dagvattenhanteringen i planområdet består av regnbäddar och skelettjordar där takytor avvattnas mot regnbäddar på innergårdar och förgårdsmark medan dagvattnet från vägar leds till trädplanteringar med underliggande skelettjord.



Figur 20. Boxmodell över föreslagen dagvattenhantering.

För att minska miljöpåverkan på dagvatten bör material väljas som inte innehåller miljöskadliga ämnen. Kända material som avger föroreningar är till exempel takbeläggning, belysningsstolpar och räcken som innehåller zink. Där det planteras för träd på allmän plats ska skelettjordar användas för dagvattenhantering. Till exempel ska trädplanteringar inkorporeras i en skelettjord längs Södra Jordbrovägen och andra lokalgator utnyttjas för att omhänderta vägdagvatten och eventuellt delar av takvattnet från de intilliggande byggnaderna. Väg gång och cykelväg samt parkering höjdsätts med lutning mot skelettjordarna. Trädplanteringarna underlagras av skelettjordar som ökar den vattenhållande förmågan och förbättrar reningseffekten något samtidigt som vattnet fördröjs.

Reducerad hårdgjord yta beräknas normalt som summan av alla ytor multiplicerat med respektive ytas fördröjande kapacitet (en siffra kallad "avrinningskoefficient"). Mark och tak med växtbäddsdjup på minst 20 cm, samt vattenytor och permeabla semihårdgjorda ytor räknas inte som hårdgjorda ytor, dvs att avrinningskoefficient sätts till 0). Detta förenklar beräkning av reducerad hårdgjord yta och skapar incitament att öka andelen gröna tak och andra typer av grön- eller vattenytor, eftersom det innebär att mindre infiltrationsyta krävs.

Inom planområdet finns flera olika gårdsrum som inte kommer att vara underbyggda med garage. Dessa platser är lämpliga för dagvattenhantering, och detaljplanen reglerar genom planbestämmelsen **b**₁ att tre ytor med en sammanlagd area på omkring 3400 kvadratmeter endast får hårdgöras till 50%. Det innebär att ytor motsvarande närmare 1700 kvadratmeter blir genomsläppliga och beroende på bebyggelsens utformning kan användas för dagvattenhantering.⁴⁴

Energi

För elförsörjning krävs en transformatorstation inom planområdet. Denna föreslås i anslutning till förskolan i östra delen av planområdet och planläggs med användning **E**₁, teknisk anläggning avsedd elnät och telekommunikation. Avståndet mellan transformatorstationen och annan brännbar byggnadsdel måste vara minst 5 meter, vilket regleras med så kallad prickmark.

Ledningar för fjärrvärme finns i anslutning till planområdet och ny bebyggelse kan anslutas till dessa. I norr skär fjärrvärmeledningar som försörjer Jordbro företagspark med fjärrvärme genom planområdet, under den parkeringsplats som planeras där. Ledningsstråket planläggs som **u**₁, område för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Inom spårområdet för Nynäsbanan ska ett utrymme för säkerhetszon säkerställas inom fyra meter från spårområdets mitt, inom denna yta finns idag spänningsatt anläggning. Byggnader och hållplatslägen ska inte placeras närmare än fem meter från en spänningsatt anläggningsdel. Inom planområdet är närmaste avstånd mellan busskur och spänningsatt anläggningsdel är med planförslaget 12 meter. Avståndet närmast spårområdet säkerställs med prickmark.

Avfall

Utrymme för en ny (separat) återvinningsstation (för återvinning av förpackningar och tidningar FTI) planläggs mellan Södra Jordbrovägen och Nynäsbanan vid dennorra entrén till pendeltågsstationen. Området planläggs med användning **E**₂, avfallsanläggning.

Avfall från bostäder och verksamheter hanteras inom kvartersmark.

Övriga ledningar

Ett antal ledningar för el och telekommunikation kommer att behöva läggas om i samband med planens genomförande. Ett ledningsstråk för bland annat dessa ledningar planeras från torget, upp längs affärgatan och vidare över kvartersmark i norra delen av planområdet. Ledningsstråket genom kvartersmark planläggs som **u**₁, område för allmännyttiga underjordiska ledningar. För att säkerställa enskild ledning från Moränvägen till förskola (Haninge bostäder) planläggs ledningen för allmännyttig underjordisk ledning.

⁴⁴ Geosigma, 2020-04-21. Dagvattenutredning, Detaljplan Jordbro etapp 2.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

UNDERSÖKNING - MILJÖKONSEKVENSER

Beslut om planuppdrag fattades 2018-08-26, 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 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.

Om kommunen i ett tidigt skede identifierar att en strategisk miljöbedömning behöver göras samråds miljökonsekvensbeskrivningen istället för undersökningen.

MOTIVERAT STÄLLNINGSTAGANDE OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Förslag till detaljplan bedöms inte påverka varken naturvärden eller sociala och kulturella värden. Det bedöms inte heller finnas risk för att påverka människors hälsa eller miljön. Kommunen bedömer därför att förslaget till detaljplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan

Ekologi och natur

Förslag till detaljplan innebär att gröna ytor med uppväxta träd kommer minska utmed Nynäsbanan. Ytorna som planläggs för parkeringsändamål i norra delen av planområdet är belägna ovanpå en relativt nybyggd fjärrvärmeledning vilket innebär att de träden har en relativt ung ålder.

Den sydvästra delen av Hurtigs park föreslås tas i anspråk av en förskolebyggnad med tillhörande gård. Förskolans placering regleras i plankartan för att placeras så långt väster ut som möjligt med förskolegård åt öster in i nuvarande parkområde. Förskolegården utgörs idag av uppväxta träd och sannolikt behöver en stor del av grönstrukturen tas bort för att möjliggöra en lämplig förskolegård. I en landskapsanalys som tagits fram i samband med planarbetet för etapp 1 rekommenderas att så många äldre träd som möjligt ska bevaras på den planerade förskolegården. Flertalet äldre träd uppemot en ålder om 100 år finns i området. Om anläggning av förskolegård och skötsel kan anpassas efter rekommendationerna i landskapsanalysen⁴⁵ innebär det positiva effekter för naturmiljön.

Mark

En geoteknisk utredning har tagits fram i planarbetet. Det bedöms inte föreligga risk för skred eller instabilitet och grundläggning av byggnader kan genomföras. Grundvattennivåer bedöms ligga tillräckligt djupt för att inte utgöra risker för den exploatering som planförslaget möjliggör.

⁴⁵ Ekologigruppen, 2017-06-16. Landskapsanalys Hurtigs park.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram i planarbetet som utgår från kommunens riktlinjer om att de första 20 millimetrarna av ett regn ska fördröjas inom planområdet vilket motsvarar att ungefär 6 % av den hårdgjorda reducerade ytan ska avsättas för dagvattenhantering. För att följa kommunens riktlinjer för rening av dagvatten krävs en fördröjningsvolym på totalt 767 kubikmeter. För att enbart undvika att dagvattenflödena inte ökar krävs en volym om 239 kubikmeter för fördröjning.

Dagvattenflödena bedöms öka i och med den förändrade markanvändningen. För att hantera denna ökning behövs någon form av fördröjningsanläggning för att inte öka belastningen på recipienten eller det befintliga dagvattensystemet. Utredningen visar att det är möjligt att undvika negativa effekter på recipienterna Husbyån och Horsfjärden med utredningens föreslagna åtgärder. Det finns även möjlighet att förbättra dagvattenhanteringen och möjligheten att rena dagvatten inom planområdet och därmed bidra till en minskad föroreningsbelastning när dagvattenhanteringen ses över i det redan bebyggda området. Samtliga studerade ämnen bedöms kunna minskas genom föreslagna reningsåtgärder.

Grundvatten

Eftersom planområdet ligger på en del av en grundvattenförekomst behöver dagvatten omhändertas på sådant sätt att vattenförekomsten inte riskerar att påverkas negativt. Enligt den dagvattenutredning som tagits fram i planarbetet bedöms negativ kvalitativ påverkan på grundvattenförekomsten kunna undvikas med föreslagna åtgärder. Föroreningsberäkningar i utredningen visar att det är möjligt att omhänderta dagvattnet på ett sådant sätt att föroreningsbelastningen på grundvattenförekomsten kan minska för samtliga studerade ämnen.

Grundvattenbildningen uppskattas minska med cirka 8 % från planområdet med förändrad markanvändning och de åtgärder som föreslås för att rena och fördröja dagvatten⁴⁶. För grundvattenförekomsten i sin helhet kan minskningen dock anses marginell då planområdet endast utgör 0,007% av den totala tillrinningsytan (i enlighet med information från VISS).

En exploatering på denna plats och med denna utformning bedöms minimera negativ påverkan på grundvattenbildningen jämfört med exempelvis exploatering på ej ianspråktagen naturmark. Kommunen prioriterar också kvalitet framför kvantitet vid dagvatteninfiltration till grundvattenförekomsten, för att säkerställa kvalitativ status inte påverkas negativt.

I planen och tillsammans med förtätningen av Jordbro etapp 1, 2 och 3 ska dagvattenhanteringsmöjligheter bidra till att skapa mervärden och nyttjas som en positiv resurs i stadsbyggandet.

Hälsa och säkerhet

Planområdet ligger i anslutning till flera riskkällor, och den fördjupade riskutredning som tagits fram som underlag för detaljplanen visar att ett antal skyddsåtgärder krävs för att uppnå acceptabla risknivåer inom planområdet.

Detaljplanen har utformats så att ingen bebyggelse medges närmare än 25 meter från järnvägen, med undantag för mindre teknikbyggnader. Vidare planläggs och utformas mark inom denna zon utformas så att den ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

⁴⁶ Geosigma, 2020-04-03. Dagvattenutredning, Detaljplan Jordbro etapp 2.

Detaljplanen medger tre byggnadskroppar som helt eller delvis ligger inom zonen 25-50 meter från närmaste spårmitt. Dessa byggrätter omfattas av planbestämmelserna **m₁** eller **m₂**, som fastställer särskild utformning som krävs för att åstadkomma acceptabel risknivå.

Med tanke på planområdets närhet till spårområdet föreslås en bestämmelse som reglerar både vibrationer och stomljud.

Med hänsyn till den beräknade risknivån inom planområdet samt planerad verksamhet och bebyggelse bedöms de föreslagna åtgärderna ha en tillräcklig riskreducerande effekt för att planerad bebyggelse ska få en acceptabel risknivå⁴⁷.

Klimat/luft/ljud

Exploateringen innebär fler bostäder och verksamheter vilket bidrar till ökade trafikmängder och större utsläpp av växthusgaser. Samtidigt innebär exploatering i ett kollektivtrafiknära läge goda incitament för kollektivtrafikåkning. För att ytterligare sänka behovet av bil så har byggaktörerna föreslagit en lådcykel- och bilpool till de boende och cykelgarage i markplan.

Bebyggelsen kommer leda till ökade utsläpp under byggtid samt vid framtida drift. Normer för luftkvalitet bedöms inte överskridas.

I planförslaget föreslås en flytt av Södra Jordbrovägen för att på så vis koncentrera de huvudsakliga bullerkällorna som påverkar planområdet. Den föreslagna tillkommande bebyggelsen närmast Södra Jordbrovägen fungerar i viss mån som bullerskärm, och bebyggelsen öster om de mest exponerade byggnaderna får därmed en förhållandevis god bullermiljö. För befintlig bebyggelse innebär planens genomförande till största del att bullernivåerna blir lägre jämfört med 0-alternativet (som innebär att planområdets nuvarande utformning behålls samtidigt som trafikmängderna ökar i enlighet med trafikprognoserna). Några av mest exponerade byggnaderna inom planområdet blir dock så pass bullerutsatta att särskilda bullerskyddsåtgärder krävs⁴⁸. För att hantera detta reglerar detaljplanen genom planbestämmelsen **v₂** att lägenheter orienterade mot Nynäsbanan får ha en största area om 35 kvadratmeter. I en byggnad räcker det att lägenheter görs genomgående, och för denna byggnad reglerar detaljplanen att minst hälften av boningsrummen i lägenheter större än 35 kvadratmeter ska orienteras mot tyst sida, genom planbestämmelsen **v₁**.

För övriga byggnader krävs inga särskilda bullerskyddsåtgärder.

Kulturmiljö

Förslag till detaljplan innebär stora ändringar i området struktur. Siktlinjer och karaktären påverkas när Södra Jordbrovägen flyttas närmre Nynäsbanan, bussterminalen flyttas och nya bostäder möjliggörs på 3-7 våningar bland annat på parkeringsytorna framför de 8 våningar höga lamellhusen. Ändringen i området kan upplevas som både positiv och negativ. Den MKB som togs fram i samband med detaljplaneläggning för etapp 1 bedömer att etapp 2 har en obetydlig påverkan på kulturmiljöns värden⁴⁹.

Planåtgärder för att stärka och begränsa projektets miljöpåverkan

- Planbestämmelse om största andel hårdgjord yta
- Planbestämmelse om fördröjning av dagvatten

⁴⁷ Brandskyddslaget, 2020-12-10. Riskutredning, Kalvsvik 16:1 m.fl., Haninge kommun.

⁴⁸ Norconsult, 2020-12-22. Haninge kommun, Jordbro station, Trafikbullerutredning.

⁴⁹ Norconsult, 2019. Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Kalvsvik 1:4, 16:1 m. fl. Jordbro etapp 1.

- Utformningsbestämmelser för trygga offentliga miljöer
- Planens utformning i stort genom koncentration av bullerkällor.
- Planbestämmelser om lägenhetsstorlekar för att klara riktlinjer för buller i bostäder.
- Planbestämmelser om utrymning, brandskydd och ventilation för minskad risk för personskador.

Sociala konsekvenser

Planförslaget innebär att ett nytt centrum byggs. Befintligt centrum är en av de platser i Jordbro som upplevs som mest otrygga, och genom att ett nytt centrum byggs inom planområdet ges förutsättningar för att på sikt ersätta befintligt centrum med bostäder och därmed bygga bort en av Jordbros otryggaste platser. På så sätt bedöms planförslaget medverka till att den upplevda tryggheten i Jordbro ökar. Planförslaget innebär också att cirka 300 bostäder tillkommer kring stationsområdet. Bostäderna bedöms bidra till att platsen blir mer befolkad vilket även det bör öka den upplevda tryggheten. Planen är i grunden utformad för att skapa befolkade offentliga rum, och att blanda bostäder och verksamheter för att skapa en trygg miljö under så många timmar av dygnet som möjligt.

Planförslaget innebär att ca 270 bostäder tillförs Jordbro. Upplåtelseform regleras inte i detaljplanen men en blandning av hyresrätter och bostadsrätter eftersträvas. Bostäderna som planeras är framförallt små till medelstora. Hushållens storlek i flerbostadshusdelen av Jordbro är något större än kommunens genomsnitt⁵⁰. Det innebär att en viss tyngdpunkt mot mindre hushåll inom detaljplanen bör medverka till att harmonisera genomsnittlig hushållsstorlek i stadsdelen mot kommunen i stort. I tidigare medborgardialoger har en brist på billiga lägenheter för ungdomar uttryckts⁵¹. Planförslaget innebär att en hög andel lägenheter mindre än 35 kvadratmeter byggs, vilket bör kunna bidra till att möta efterfrågan på små lägenheter.

Konsekvenser för barn och unga

Planförslaget innebär att flera bostadsgårdar avskilda från biltrafik skapas. Befintliga bostadsgårdar får en tydligare inramning, och bör bli tryggare platser för barn. En förskola planläggs inom planområdet, i ett avskilt men ändå centralt läge. Placeringen innebär att friytan förläggs till ett naturområde vilket är en bra utemiljö för barn. Samtidigt innebär den centrala placeringen att hämtning och lämning underlättas utmed den nya lokalgatan.

Med en förtätning och upprustning kan nya värden tillskapas vilket kan gynna barn och unga. Med ett nytt torg, trygghetsskapande gestaltning, belysning och tätare struktur kan platsers sociala kvaliteter tas tillvara och utvecklas med platser för umgänge. Med förslagets varierade gestaltning av byggnader och med placering av lokaler i bottenvåning kan det med fördel bidra till en ökad trygghet. Tillkommande bebyggelse placeras med närhet till och med entréer vilket kan bidra till ökad närvaro och ökad känsla av trygghet för de som rör sig längs kvarters nya gaturum. Sammantaget bedöms förslaget innebära positiva effekter ur ett barnperspektiv.

Planförslaget bedöms bidra till att öka upplevd trygghet vid stationsområdet genom belysning och utbyggt gång- och cykelnät och med publika lokaler i bottenvåning. För att minska barriäreffekten och öka säkerheten av omgivande vägar och att skapa trygga stråk för barn är det viktigt med säkra korsningar där goda siktförhållanden upprätthålls särskilt i den nya bussterminalen och torgmiljöer.

⁵⁰ SCB, 2017. Antal boende per hushåll efter region och boendeform. År 2012 – 2016.

⁵¹ Haninge kommun, 2014. Planprogram för Jordbro centrum.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Kostnader för Haninge kommun

Kommunen har kostnader för utbyggnad samt drift av allmän platsmark inom detaljplaneområdet, vilken omfattar bland annat gator, park och torg.

Kommunen har även kostnader för utbyggnad samt drift av kommunala vatten-, avlopps- och dagvattenledningar. Utöver detta kommer kommunala kostnader för flytt av bussterminal, flytt av befintliga ledningar. Kommunen kommer även att finansiera uppförande av allaktivitetshuset.

Kommunen kommer att behöva lösa in mark vilket medför kostnader för lantmäteriförrättning. Kommunen kan även behöva initiera att officialrättigheter som i och med planens genomförande blir onyttiga upphävs, kommunen kan behöva finansiera sådan lantmäteriförrättning.

Inkomst till Haninge kommun

Kommunen får intäkter när de byggrätter som planeras på kommunens mark säljs. Kommunen planerar även att ta in exploateringsbidrag för de byggrätter som inte ligger på kommunens mark. Kommunen har även inkomster för VA-avgifter, enligt lagen om allmänna vattentjänster.

Kostnader för byggaktören

Byggaktör som äger sin mark erlägger exploateringsbidrag till kommunen så som ersättning för kommunens kostnader för iordningställande av allmänplats. Byggaktör som förvärvar mark av kommuner erlägger köpeskilling för den mark de köper. Respektive byggaktör erlägger VA-avgifter, enligt lagen om allmänna vattentjänster. Avgiften som varje fastighetsägare åläggs att betala, då förbindelsepunkt är upprättad och anvisad av kommunen, bestäms av den vid varje tidpunkt gällande VA-taxan.


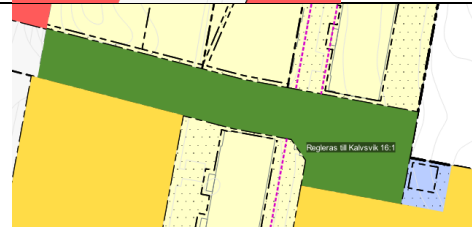
Byggaktören kommer behöva ta kostnader för om lantmäteriförrättningar, dels för att bilda fastigheter enligt detaljplanen och dels för att tillskapa, ändra och upphäva gemensamhetsanläggningar och servitut. Kostnader för lantmäteriförrättningar belastar respektive byggaktör. Alla exploateringskostnader kvartersmark står respektive byggaktör för.



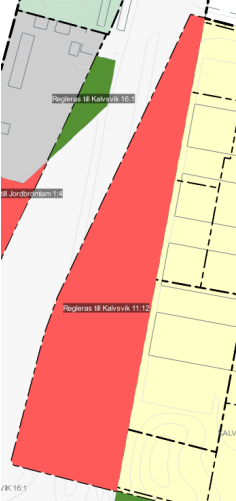
Inkomst byggaktören

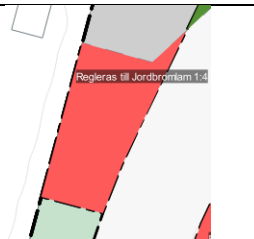
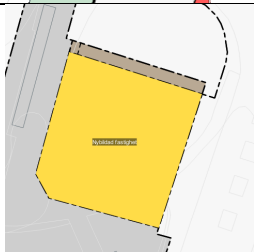
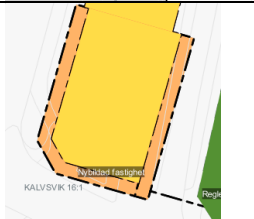
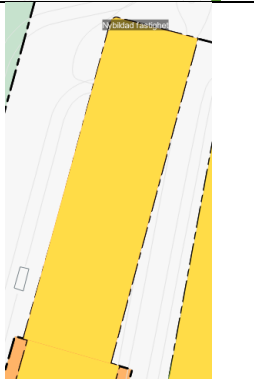
Byggaktörernas inkomster består av framtida försäljning eller uthyrning av, bostäder och lokaler.

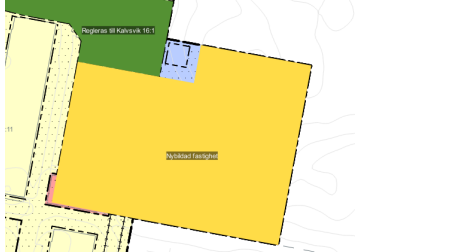
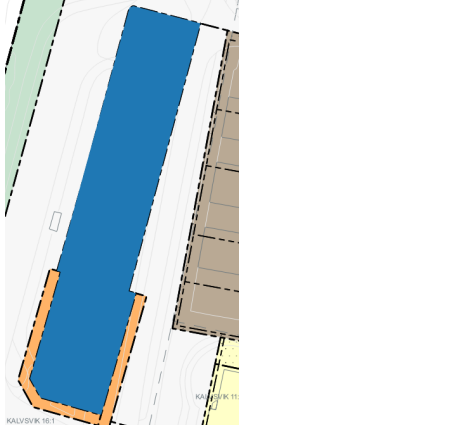

FASTIGHETSKONSEKVENSER

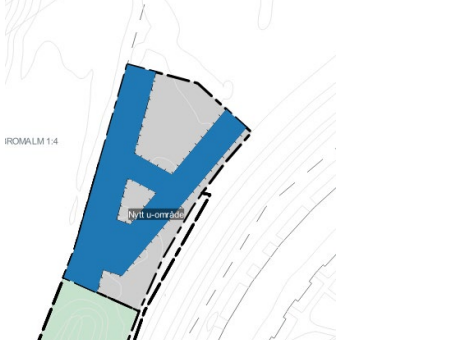


Detaljplanens konsekvenser för fastigheter



Fastighet	Figur	Fastighetsreglering	Avstyckning	Servitut, gemensamhetsanläggning och ledningsrätt	Initiativ
Kalvsvik 16:1		Allmän platsmark (grönt område) överförs till fastigheten.			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansöka om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.
Kalvsvik 16:1		Allmän platsmark (grönt område) överförs till fastigheten			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansöka om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.

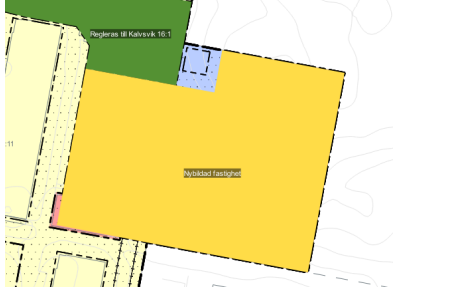
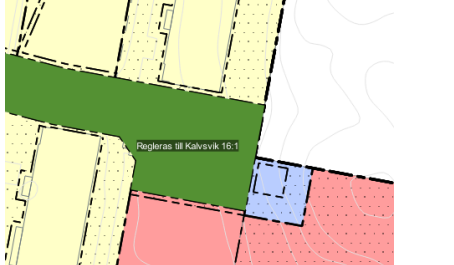


<p>Kalsvik 16:1</p>		<p>Allmän platsmark (grönt område) överförs till fastigheten</p>			<p>Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.</p>
<p>Kalsvik 16:1</p>		<p>Allmän platsmark (grönt område) överförs till fastigheten</p>			<p>Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.</p>
<p>Kalsvik 16:1</p>		<p>Kvartersmark (rött område) kan överföras till intilliggande fastigheter</p>			<p>Fastighetsägarna kan komma överens och/eller ansöka om fastighetsreglering.</p>

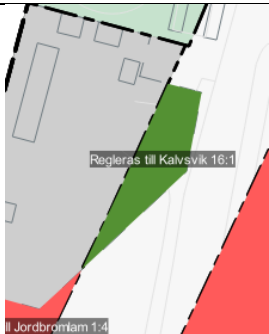
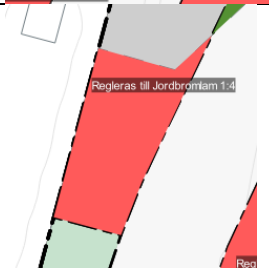

Kalvsvik 16:1		Kvartersmark (rött område) kan överföras till intilliggande fastigheter			Fastighetsägarna kan komma överens och ansöka om fastighetsreglering.
Kalvsvik 16:1			Ny fastighet kan avstyckas (gult område)		Fastighetsägaren kan ansöka om avstyckning.
Kalvsvik 16:1			Ny fastighet kan avstyckas (gult område)		Fastighetsägaren kan ansöka om avstyckning.
Kalvsvik 16:1			Ny fastighet kan avstyckas (gult område)		Fastighetsägaren kan ansöka om avstyckning.

Kalvsvik 16:1			Ny fastighet kan avstyckas (gult område), tillsammans med del av Kalvsvik 11:11		Någon av fastighetsägarna kan ansöka om avstyckning.
Kalvsvik 16:1				Markreservat för gemensamhetsanläggning ligger inom fastigheten (blått område).	Belastad fastighet eller fastighet som har nytta av gemensamhetsanläggningen kan ansöka om inrättande av gemensamhetsanläggning. De två nybildade fastigheterna är tänkta att vara anslutna till gemensamhetsanläggningen.
Kalvsvik 16:1				Ny ledningsrätt ska bildas inom u-område (blått område)	Ledningshavaren ansöker om ledningsrätt.


Kalsvik 16:1				Ny ledningsrätt ska bildas inom u-område (blått område)	Ledningshavaren ansöker om ledningsrätt.
Kalsvik 16:1				Ny rättighet för slänt ska bildas inom z-område (blått område)	Väghållare ansöker om rättighet för slänt.
Kalsvik 11:12		Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (del av grönt område)			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark, med eller utan överenskommelse/avtal.

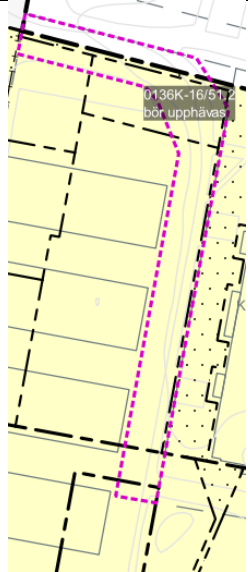
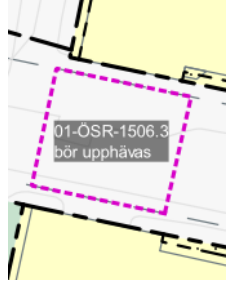
<p>Kalsvik 11:12</p>		<p>Kvartersmark (rött område) kan regleras till fastigheten</p>			<p>Fastighetsägarna kan komma överens och ansöka om fastighetsreglering.</p>
<p>Kalsvik 11:11</p>		<p>Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (del av grönt område)</p>			<p>Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.</p>
<p>Kalsvik 11:11</p>			<p>Nya fastigheter kan avstyckas</p>		<p>Fastighetsägaren kan ansöka om avstyckning.</p>

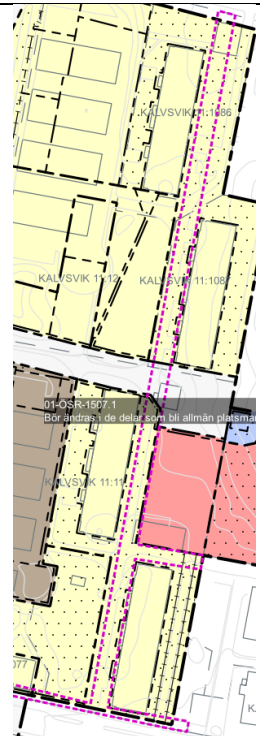
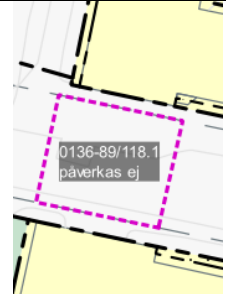
Kalsvik 11:11			Nya fastigheter kan avstyckas, tillsammans med del av Kalsvik 16:1		Någon av fastighetsägarna kan ansöka om avstyckning.
Kalsvik 11:1087		Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (del av grönt område)			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.
Kalsvik 11:1077		Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (grönt område)			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.
Kalsvik 11:1078		Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (grönt område)			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.

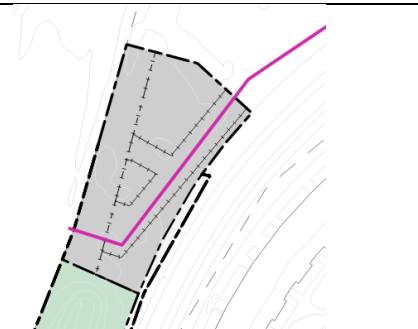

Jordbromalm 1:4		Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (grönt område)			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.
Jordbromalm 1:4		Kvartersmark (rött område) kan regleras till fastigheten			Fastighetsägarna kan komma överens och ansöka om fastighetsreglering.
Kalsvik 11:2		Avstår mark som ska ingå i allmän platsmark GATA (grönt område)			Haninge kommun eller fastighet som avstår mark kan ansökan om fastighetsreglering av allmän platsmark., med eller utan överenskommelse/avtal.

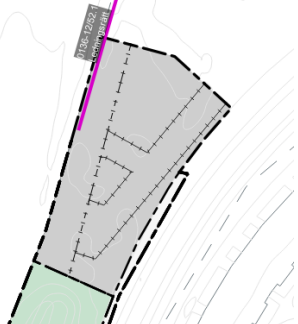
Detaljplanens konsekvenser för rättigheter

Rättighet	Beskrivning	Figur	Förmån	Last	Fastighetsreglering	Initiativ
0136K-16/51.1, Officialservitut	Rätt att använda område för utfart		Haninge Kalvsvik 11:1087	Haninge Kalvsvik 11:12 och 11:1086	Belastad fastighet ges en byggrätt som är i konflikt med servitutets nuvarande utbredning. Fastigheten som nyttjar servitutet kommer istället att kunna använda allmän platsmark, GATA, för in- och utfart. Servitutet blir därmed onyttigt och ska upphävas.	Belastad- eller förmånsfastighet kan ansöka om att upphäva servitutet.

0136K-16.51.2, Officialservitut	Rätt att använda område för utfart		Haninge Kalvsvik 11:1086	Haninge Kalvsvik 11:12	<p>Belastad fastighet ges en byggrätt som är i konflikt med servitutets nuvarande utbredning.</p> <p>Fastigheten som nyttjar servitutet kommer istället att kunna använda allmän platsmark, GATA, för in- och utfart. Servitutet blir därmed onyttigt och ska upphävas.</p>	Belastad- eller förmånsfastighet kan ansöka om att upphäva servitutet.
01-ÖSR-1506.3, Officialservitut	Gångväg		Kalvsvik 11:1079, 11:1086	Kalvsvik 11:1077, 11:1086, 11:1087, 11:11	Fastigheten som nyttjar servitutet kommer kunna använda allmän platsmark, GATA, för gångtrafik. Servitutet blir därmed onyttigt och bör upphävas.	Belastad- eller förmånsfastighet kan ansöka om att upphäva servitutet.

01-ÖSR-1507.1, Officialservitut	Gångväg		Kalvsvik 11:1077, 11:1086, 11:1087, 11:11, 11:12	Kalvsvik 11:1077, 11:1086, 11:1087, 11:11	<p>Servitutet blir onyttigt i de delar som planläggs som allmän platsmark GATA och ska upphävas i dessa delar.</p> <p>De områden där servitutet ligger inom mark som planläggs som kvartersmark kan ligga kvar.</p>	Belastad- eller förmånsfastighet kan ansöka om att upphäva servitutet.
0136-89/118.1, Officialservitut	Centralantennledning, värmekulvert		Kalvsvik 11:2, 11:11, 11:1077, 11:1078, 11:1080	Kalvsvik 16:1	Servitutet påverkas ej av detaljplanens genomförande och bör kunna ligga kvar.	

0136-96/32.1, Ledningsrätt	Fjärrvärme		Vattenfall AB	Kalvsvik 16:1, 1:4 och Jordbromalm 6:1 (med fler utom planområdet)	Bekräftas i planen genom u-område. Marken kan användas för markparkering och återvinningsstation vilket inte påverkar ledningsrätten.	
0136-95/11.1, Ledningsrätt	Kraftledning		Vattenfall AB	Kalvsvik 16:1, 1;4, Jordbromalm 6:1 (med fler utom planområdet)	Ledningen kommer till stor del behöva flyttas och kommer att förläggas inom allmän platsmark. Delar som inte flyttas och ligger inom kvartersmark (P ₂) som bekräftas i planen genom u- område. Ledningsrätten behöver anpassas till ledningens framtida läge.	Belastad- fastighet kan ansöka om att upphäva eller ändra ledningsrätten.

0136-12/52.1, Ledningsrätt	Starkström		Vattenfall Eldistribution AB	Kalvsvik 16:1 (med fler utom planområdet)	Bekräftas i planen genom u-område. Marken kan användas för markparkering och återvinningsstation vilket inte påverkar ledningsrätten.	
-------------------------------	------------	--	------------------------------------	--	--	--

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

ALLMÄNT

Denna genomförandebeskrivning har upprättats för att redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga och tekniska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Tidplan

Granskning: kvartal 4 2021 till kvartal 1 2022

Antagande: kvartal 4 2022 – kvartal 1 2023

Preliminär byggstart: 2023

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning allmän platsmark

Huvudmannaskap för allmän platsmark

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar därmed för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmänna gator, torg, gång- och cykelvägar samt parkmark. Genom att marken planläggs som allmän plats får kommunen rätt- och skyldighet att lösa in marken och bygga ut de allmänna anläggningar som planeras.

Huvudmannaskap för vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för färskvatten, spillvatten och dagvatten. Kommunen ansvarar därmed för drift av den allmänna VA-anläggningen inom planområdet, samt utbyggnad där så behövs. VA-anläggningen förläggs till allmän platsmark. Anslutningspunkter upprättas cirka en halv meter utanför fastighetsgräns.

Ansvarsfördelning kvartersmark

Enskilda byggnader och anläggningar

Exploatören ansvarar för utbyggnad samt framtida underhåll av byggnader och anläggningar såsom till exempel vägar och parkeringsgarage inom kvartersmark. Utbyggnad och framtida underhåll av VA-ledningar inom fastigheten och fram till förbindelsepunkten är fastighetsägarens ansvar. Exploatören ansvarar även för att utföra och/eller bekosta nödvändiga arbeten för övriga ledningar, såsom el- och teleledningar, inom den enskilda fastigheten.

Gemensamma anläggningar

Ansvar för inrättande, utbyggnad samt framtida drift och underhåll av eventuella gemensamhetsanläggningar inom kvartersmark (områden markerade med g i plankartan) ligger på de i anläggningssamfälligheten ingående fastigheternas ägare.

Ledningar – el, fjärrvärme och tele

Respektive ledningshavare för till exempel el, fjärrvärme och tele inom planområdet ansvarar för utbyggnaden av sina respektive nät. Inom allmän platsmark samordnas dessa utbyggnader med de kommunala anläggningsarbetena. Kommunen erbjuder samförläggning av ledningar. Ledningsägare är ansvarig gentemot sina abonnenter. Kostnaden för nya nät samt tillhörande stationer belastar ledningsägaren. Om befintliga ledningar påverkas av enskilt byggande bekostas

nödvändig flytt i normalfall av den initierande byggherren, men flytten utförs av ledningsägaren. Ligger befintlig ledning i kommunal mark bekostas nödvändig flytt enligt avtal mellan kommunen och ledningsägaren.

Upplåtelseform

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

TEKNISKA FRÅGOR

Etableringsytor

Inom bostadskvarteren samt på den mark som planläggs för skola medges utöver övrig markanvändning etableringsytor under detaljplanens genomförandetid vilket regleras genom den tidsbegränsande användningsbestämmelsen [J1]. Syftet är att byggetablering inte ska vara planstridigt och kräva avvikelser från detaljplanen vid lovgivning. Syftet med detta är att kommunen och exploatören ska kunna använda området för byggbodar under tiden som vatten och avlopp samt gata byggs ut i området.

Vatten och avlopp

Kommunala ledningar för vatten och avlopp avses flyttas till Södra Jordbrovägens nya läge.

Dagvattenhantering

Huvudmannen för dagvattenhanteringen ansvarar för att underhålla och bygga ut eventuella anläggningar som krävs för att lösa dagvattenhanteringen på allmän platsmark. I samband med att de allmänna gatorna byggs ut- respektive byggs om kommer anläggningar för dagvattenhantering att inkluderas. Exploatörerna ansvarar för utbyggnad av dagvatten anläggningar inom kvartersmark

Energi

Ledningar för elförsörjning kommer att behöva flyttas i samband med detaljplanens genomförande. Ledningsflytt bör samordnas med flytt av Södra Jordbrovägen.

Övriga ledningar

Skanska har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

AVTAL

Genomförandavtal ska tecknas mellan kommunen och respektive exploatör. Avtalen ska reglera bland annat marköverlåtelse mellan kommunen och exploatören, tidplan, ansvarsfördelning vid genomförande av detaljplan, finansiering av kommunala anläggningar, exploatörernas åtaganden mm.

För att Trafikverket ska kunna säkerställa att Nynäsbanan inte påverkas negativt av genomförandet av detaljplanen behöver ett kontrollprogram tas fram. Trafikverket ska få möjlighet att granska handlingar för utbyggnad av allmän plats innan planens antagande.

Ett bevakningsavtal mellan kommunen och Trafikverket kommer att tecknas inför antagande av detaljplanen. Även ett kontrollprogram kommer att upprättas av kommunen.

Kommunen och Trafikverket ska även upprätta ett avtal kring kommunens inlösen av den del av Jordbromalm 1:4 som ska bli allmän plats samt att Trafikverket ska förvärva den del av Kalvsvik 16:1 som enligt detaljplanen planläggs som trafikändamål (I).

Kommunen och Trafikförvaltningen (del av Region Stockholm) kommer teckna avtal kring den nya bussterminalen. Avtalen ska reglera kostanden för byggnationen av den nya terminalen samt ansvarsfördelning kring drift och underhåll av den nya bussterminalen.

Ledningshavare ansvarar för att lösa rättigheter för sina respektive ledningar. I övrigt ska erforderliga avtal träffas mellan berörda parter

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Markägoförhållandena inom planområdet finns redovisade på sidan 7. I samband med detaljplanens genomförande kommer planområdet att delas in i ett lämpligt antal nya fastigheter. Fastighetsstrukturen fastställs inte i detaljplanen. Fastighetsbildning inom detaljplan kommer att kunna ske när detaljplanen har vunnit laga kraft. Kommunen ansöker om fastighetsbildning för allmän platsmark. Övriga lantmäteriförrättningar som krävs för genomförandet av detaljplanen, exklusive ledningsrätter ansöker respektive exploatör om. Fördelning av kostnader för fastighetsbildning regleras i genomförandavtalen. Fastighetsbildning, inrättande av eventuella gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten. Ledningshavare ansvarar för att lösa rättigheter för sina respektive ledningar.

Gemensamhetsanläggningar

För gemensamma anläggningar, som betjänar de fastigheter som kan bildas inom planområdet, kan gemensamhetsanläggningar vid behov inrättas. Gemensamhetsanläggning kan exempelvis omfatta gator inom kvartersmark, parkeringar, dagvattenanläggningar, belysning, avfallshantering och dylikt. Vid anläggningsförrättningen bestäms eventuell gemensamhetsanläggnings omfattning, deltagande fastigheter samt andelstal för drift och underhåll. Såväl upphävande, omprövande och bildande av nya gemensamhetsanläggningar hanteras av den kommunala lantmäterimyndigheten.

Behöver beskrivas mer utförligt; Kvarter X är även tänkt att innefatta ett garage. I detta garage ska gemensam parkering lösas. Gemensamhetsanläggning föreslås bildande för garaget (redovisas med g¹ och g² på plankarta).

Rättigheter

Detaljplanens påverkan på rättigheter inom- och i anslutning till planområdet redovisas på sidan **Fel! Bokmärket är inte definierat.** Inom planområdet finns flera rättigheter som bör upphävas eller ändras då möjligheten att nyttja marken för det ändamål som rättigheten avser inte längre blir möjlig till följd av den nya detaljplanen. I vissa fall kvarstår inte heller något behov av rättighet att nyttja mark för exempelvis utfartsändamål då tillgänglighet löses genom allmän plats istället för genom rättighet att nyttja enskild mark. På de platser där någon rättighet påverkas av allmän plats ansvarar kommunen för att ansöka om omprövning av rättigheten. I övriga fall ansvarar respektive fastighetsägare för detta.

Upprättande-, omprövning- eller ändring av rättigheter hanteras av den kommunala lantmäterimyndigheten.

Tillträde

Kommunen kan behöva tillträda allmän platsmark innan lantmäteriförrättning vunnit laga kraft. Kommunen kan därför i samband med lantmäteriförrättning yrka på förtida tillträde till allmän platsmark eller lösa tillträde till den allmänna platsen via avtal.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnader

Kommunens kostnader för utbyggnad av den allmänna platsmarken inom planområdet, vilken omfattar gator, torg, parkområde samt övriga allmänna anläggningar kommer att bekostas av kommunen. Kommunens kostnader för utbyggnad av vatten och avlopp inom planområdet kommer att finansieras genom uttag av VA-avgifter, enligt lagen om allmänna vattentjänster. Avgiften som varje fastighetsägare åläggs att betala, då förbindelsepunkt är upprättad och anvisad av kommunen, bestäms av den vid varje tidpunkt gällande VA-taxan.

Exploatören svarar för alla exploateringskostnader inom respektive kvarter.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från det planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Fredrik Sundberg	planarkitekt
Helena Granting	planarkitekt
Evelina Öberg	planarkitekt
Linda Belfrage	exploateringsingenjör
Martin Öberg	anläggningsingenjör
Matilda Olsson	miljöplanerare
Kristin Strandberg	miljöplanerare
Andreas Paulson	stadsarkitekt
Henrik Höglund	biträdande bygglovschef
Malin Vilca	VA-ingenjör
Jenny Blom	landskapsarkitekt
Sofia Andersson	landskapsarkitekt
Regina Lindberg	trafikingenjör