

Detaljplan för Åby entré, del av Åby 1:27  
Västerhaninge

# PLANBESKRIVNING



## GRANSKNINGSHANDLING

Normalt planförfarande  
2023-05-29

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING .....	2
INLEDNING .....	3
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	6
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	11
DETALJPLANEFÖRSLAG .....	21
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	34
DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE .....	39

## SAMMANFATTNING

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för cirka 315 nya bostäder samt lokaler för verksamheter. Detaljplanen innebär att användningarna bostäder, centrum och parkering kan tillkomma inom planområdets kvartersmark. Den nya bebyggelsen ska bidra till den övergripande målsättningen om Västerhaninge såsom en trivsamt och trygg småstadsmiljö med en variation av byggnader, aktiviteter och rum. Planförslaget ska ge ett intressant tillskott till Västerhaninges stadsbild genom en variationsrik utformning av bebyggelsen. Detaljplanen innehåller även allmänt tillgängliga miljöer i form av gata och gång- och cykelvägar med syfte att säkerställa trygga kopplingar till och genom området.

# INLEDNING

## DETALJPLANENS HANDLINGAR

- Plankarta upprättad på grundkarta
- Planbeskrivning och genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning
- Kvalitetsprogram
- Behovsbedömning del 1 och 2
- Samrådsredogörelse

Som underlag till detaljplanen finns följande handlingar:

- Geologisk okulärbesiktning, Ramböll 2016-02-08
- Dagvattenutredning, ÅF, reviderad 2019-06-17
- Buller- och riskutredning, Ramböll, reviderad 2017-04-20
- Pm Geoteknik, Geoteknologi, 2019-02-07
- MUR Geoteknik, Geoteknologi, 2019-02-07
- PM Trafik, Åby entré, M4Traffic, 2020-09-15
- Riskbedömning för ny detaljplan Åby Entré, Bengt Dahlgren, 2020-09-18
- Trädinventering, Arboteket, 2021
- Trafikbullerutredning, Efterklang, 2022-05-18
- Mobilitetsutredning, Sweco, 2023-02-03

## BAKGRUND

Den 11 februari 2013 inkom Gotska fastighets AB med en ansökan om planbesked. Syftet med förfrågan var att utreda möjligheten för bostäder, kontor och/eller serviceverksamhet inom delar av fastigheten Åby 1:27. Den 26 augusti 2013 gav kommunstyrelsen stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att arbeta fram en detaljplan som utreder möjligheten till bostäder, kontor och/eller serviceverksamhet. Detaljplaneförslaget har under perioden 2016-06-20 – 2016-09-05 funnits tillgänglig för samråd med berörda myndigheter, fastighetsägare, boende med flera.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens huvudsakliga syfte är att möjliggöra bostäder samt lokaler för verksamheter. Ny bebyggelse ska utformas på ett sätt som bidrar till att utveckla centrala Västerhaninge enligt de visioner som redovisas i Västerhaninges utvecklingsprogram, där en målsättning om Västerhaninge som en trivsamt och trygg småstadsmiljö med en variation av byggnader, aktiviteter och rum beskrivs.

Detaljplanen innehåller i sin helhet:

Cirka 315 bostäder i form av lägenheter i två kvarter

Lokaler för centrumverksamhet

Bostadsgårdar

Parkeringsgarage

Koppling för gång- och cykelbana

Kantstensparkering på allmän platsmark

E-områden



## PLANPROCESSEN

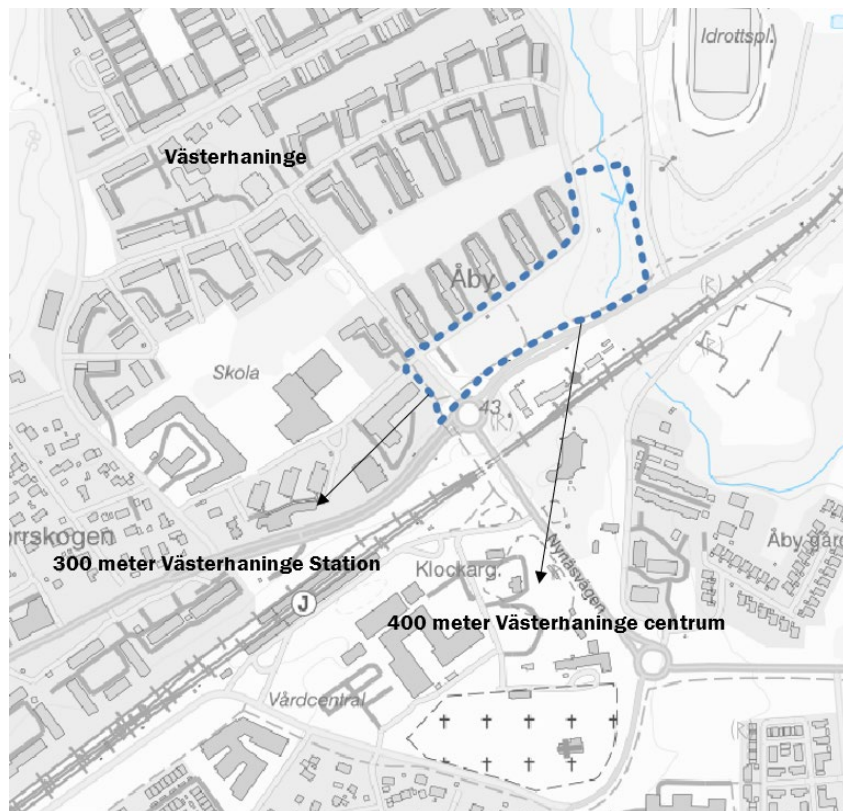
En detaljplan är ett juridiskt dokument som reglerar markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, till exempel markytans utformning, fastighetsindelning och byggrättens storlek. Detaljplaneringen regleras av plan- och bygglagens (PBL:s) fjärde och femte kapitel,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

Pilen nedan visar planprocessens olika skeden och nu är detaljplanen i granskningsskede. Efter att detaljplanen varit utställd på samråd ges myndigheter, sakägare och andra som berörs av planen möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget igen under granskningen. Sedan detaljplanen var utställd på samråd under 2016 har planförslaget ändrats något, bland annat är en förskola inte längre aktuell i planförslaget.



## LÄGE OCH AREAL

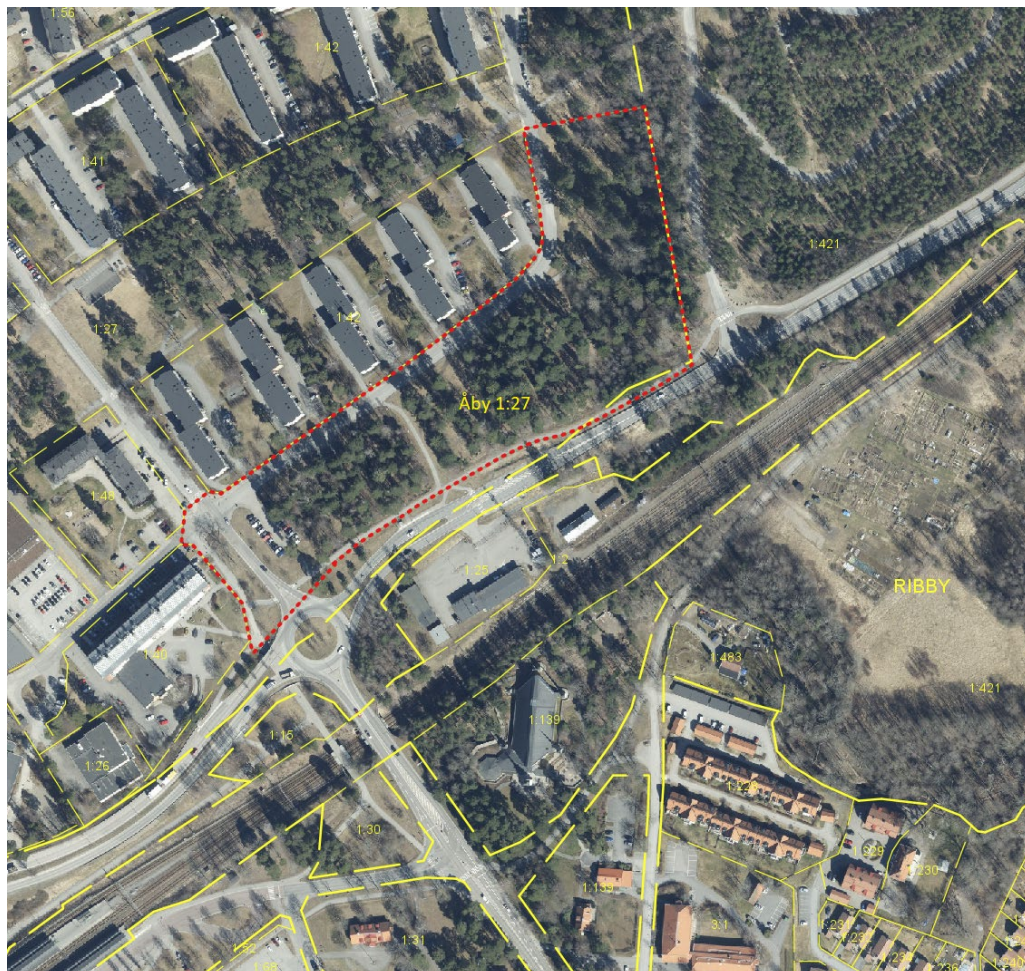
Planområdet ligger cirka 300 - 400 meter nordost från Västerhaninge buss- och pendeltågsstation och centrum. I nordost angränsar Hanvedens skogsområde. Detaljplanen omfattar området mellan Nynäsvägen, Åbyvägen, Ringvägen och Åbyån, se figur 1 och 2 nedan för planområdets avgränsning. Planområdet är cirka 3,1 hektar stort.



Figur 1 Detaljplanens läge i relation till Västerhaninge buss- och pendeltågsstation och centrum.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet utgör till stor del av fastigheten Åby 1:27 som ägs av Haninge kommun. Hela fastigheten Åby 1:27 är cirka 12 hektar stor och består till stor del av gatumark och natur. I sydöstra delen av planområdet finns en mindre yta på cirka 250 kvm som ligger inom fastigheten Ribby 1:421, som också ägs av kommunen. Kommunen och Gotska Fastighets AB har en tecknad "Överenskommelse om markreservation", vilken i huvudsak innebär en tidsbegränsad rättighet för bolaget att förhandla med kommunen om ett marköverlåtelseavtal.

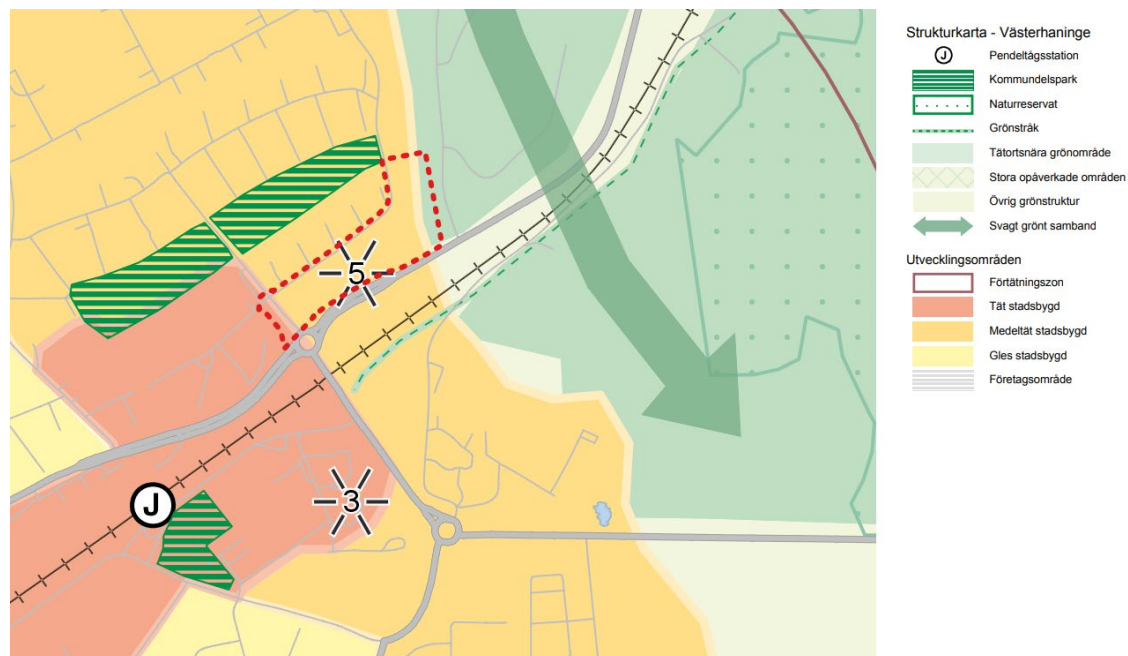


Figur 2. Fastighetsförhållanden och planområdets avgränsning inom röd markering.



# TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

## ÖVERSIKTSPLAN 2030 – MED UTBLICK MOT 2050



Figur 3. Karta från översiktsplanen som visar förättningszon för Västerhaninge och föreslagen framtida markanvändning i området. Planområdet är beläget vid utvecklingsområde "5".

I kommunens översiktsplan, *Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050*, antagen av kommunfullmäktige 2016-11-07, är planområdet beläget inom Västerhaninges förättningszon och inom ett av Västerhaninges utvecklingsområden. Se område 5 i figur 3 för det specifika utvecklingsområdet. Område 5 beskrivs: "Nya bostäder och verksamheter i Åby, öster om Åbyrondellen föreslås att ny mark tas i anspråk för att bygga bostäder och verksamheter och skapa en medeltät stadsbygd. Marken ligger nära centrum, och en utveckling här skulle vara positiv genom att bostadsområdet Åby kopplas ihop med Västerhaninge centrum".

Enligt översiktsplanen eftersträvas "medeltät stadsbygd" i området vad gäller framtida markanvändning, medeltät stadsbygd visar på önskad täthet, och den ska jämföras både med nuläget och med de omgivande områdena.

Planförslaget bedöms vara i linje med översiktsplanens ambitioner för Västerhaninge eftersom detaljplaneområdet är utpekade som ett utvecklingsområde där det finns möjlighet att förtäta med flerbostadshus. Detaljplanen har potential att möjliggöra för att koppla samman Åby och Västerhaninge i större utsträckning än idag.

## REGIONAL UTVECKLINGSPLAN FÖR STOCKHOLMSREGIONEN (RUF5 2050)

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, *RUF5 2050*, antagen av landstingsfullmäktige 2018-06-12, är planområdet lokaliserat inom ett så kallat strategiskt stadsutvecklingsläge. Ett strategiskt stadsutvecklingsläge är enligt RUF5 ett område som ligger inom 1 200 meter från stationer och bussterminaler. Utvecklingslägena kan innehålla både

bostäder, verksamheter, lokal grönstruktur, service med mera och har därmed potential att utveckla urbana kvaliteter och bidra till stärkt social hållbarhet. Planförslaget bedöms uppfylla riktlinjerna i RUFS 2050, då det bidrar med stadsmässig bebyggelse i ett kollektivtrafiknära läge.

## UTVECKLINGSPROGRAM

För Västerhaninge finns ett utvecklingsprogram som antogs av kommunfullmäktige 2012-12-10, *Västerhaninge utvecklingsprogram*. Programmets har fokus på de centrala delarna i Västerhaninge och beskriver en målbild om att centrumkärnan ska utvecklas till en tätare stadsmiljö med mångfunktionell blandning av bostäder, verksamheter, arbetsplatser med mera.

Utvecklingsprogrammet behandlar också vissa intilliggande områden och centrumkärnans koppling till dessa områden. I den fortsatta utvecklingen av Västerhaninge är det därför enligt utvecklingsprogrammet viktigt att säkerställa och förbättra kontakterna från den centrala kärnan i riktning mot viktiga målpunkter. Viktiga målpunkter är bland annat naturområden som Hanveden, och kopplingen kan förstärkas genom att cykelnätet och gångvägar blir mer sammanhållet. För planområdet står att området: ”bör studeras med inriktning på att kunna kompletteras med främst fler bostäder för att redan vid infarten till Västerhaninge skapa en stadskaraktär med en attraktiv entré”.

Det aktuella planområdet är ur strategiskt perspektiv centralt placerad i Västerhaninge, bara cirka 300-400 meter från pendeltågstationen. Genom att möjliggöra en förtätning och stärka kopplingarna i Västerhaninge bedöms planförslaget vara i linje med utvecklingsprogrammet.

## DETALJPLANER

Planområdet omfattas av gällande planer B156 från 1964 och S64 från 1973, se figur 4 för planernas avgränsning. Planområdet innefattar användningsområdena ”allmän plats, park eller plantering” respektive ”allmän plats, park” och ”specialområde, fordonsparkering”. Delar av planområdet omfattas inte av någon detaljplan.



Figur 4. Karta med gällande byggnadsplan och stadsplan. Planområdet är markerat med gul linje.

## RIKSINTRESSEN

Planområdet ligger i närheten av influensområde för riksintresse för trafikslagets anläggningar, vad avser Nynäsbanan, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen. Riksintresse för trafikslagets anläggningar innebär att kommunen, i sin planering, behöver beakta både det fysiska markanspråket och infrastrukturens funktion. Nynäsbanan är enligt riksintressets beskrivning av interregional betydelse. Riksintresseanspråket är ett markanspråk som omfattar spåranläggningen samt ett område för att säkerställa drift och underhåll. Påverkansområdet innefattar bland annat ett säkerhets- och skyddsavstånd för att möjliggöra angöring, säker drift och underhåll av anläggningen

## MILJÖKVALITETSNORMER

Planområdets recipient är Husbyån som mynnar ut i Horsfjärden. Både Husbyån och Horsfjärden har miljö kvalitetsnormer för god ekologisk status med tidsfrist till 2033 respektive 2039. Husbyån och Horsfjärden har enligt senaste klassning måttlig ekologisk status. Horsfjärden uppnår inte god kemisk status eftersom gränsvärdena för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) och Tribetyltenn (TBT) överskrids. Husbyån uppnår inte god kemisk status eftersom gränsvärdena för kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) och Perfluoroktansulfon (PFOS) överskrids. Husbyån är idag ekologiskt känslig och kvalitetsfaktorn ”näringssämnen” är måttlig, vilket innebär



att ån har problem med högre halter av näringsämnen fosfor och kväve. Enligt kommunens recipientklassificering är Husbyån och dess biflöden känsliga för både närsalter, organiska föroreningar och tungmetaller.

Planområdet är beläget på grundvattenförekomsten Jordbromalm, SE656020-163276, (sand och grusförekomst). Grundvattenförekomsten har fastställt miljö kvalitetsnorm för god kemisk grundvattenstatus och god kvantitativ status, båda med klassificering god idag. Grundvattenförekomsten är också skyddad enligt vattenskyddsförordningen som dricksvattenförekomst (2000/60/EG artikel 7). Enligt SGU är sårbarheten för grundvattenförekomsten hög, dvs att föroreningar snabbt kan ta sig ner i förekomsten vid en eventuell olycka. Väster om planområdet ligger grundvattenförekomsten "Västerhaninge-Tungelsta", en sand- och grusförekomst som har god kemisk status och god kvantitativ grundvattenstatus.

## DAGVATTENSTRATEGI

Enligt kommunens dagvattenstrategi, för ett hållbart och klimatsäkert samhälle, antagen 2016, ska dagvatten i första hand hanteras lokalt på kvartersmark för att skapa robusta bebyggelsemiljöer. Bebyggelse lokaliseras och utformas så att skador vid kraftiga regn minimeras på byggnader, anläggningar och omgivning. Anläggningar för dagvattenhantering utformas så att de berikar bebyggelsemiljön och gynnar den biologiska mångfalden.

Kommunen har som mål att vid planarbeten reservera mark inom allmän platsmark och kvartersmark motsvarande minst 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan för infiltrationsytor för dagvattenhantering. Denna yta kan delas upp och placeras utifrån de lokala förutsättningarna inom detaljplan dit dagvatten från de hårdgjorda ytorna leds och infiltreras. Mark och tak med växtbäddsdjup på minst 20 centimeter samt vattenytor och permeabla semihårdgjorda ytor räknas ej som hårdgjorda ytor.

## TRAFIK- OCH PARKERINGSSTRATEGI

Haninge kommuns Trafikstrategi antogs år 2018 och ska utgöra en grund för allt arbete med trafik och resor. Övergripande målbilder i strategin är att resor ska vara hållbara, trafiksäkra och tillgängliga. Ett utpekat inriktningsmål i trafikstrategin är att andelen resor som sker via gång, cykel och kollektivtrafik ska öka, samtidigt som andelen resor med personbil ska minska.

Haninge kommun har en vägledning för hur parkeringsbehovet ska bedömas i detaljplaneprojekt, *parkeringsstrategi för Haninge Kommun*, som antogs av kommunstyrelsen 2018. Parkeringsstrategin innehåller riktlinjer för beräkningar för parkeringsantal i stadsbyggnadsprojekt. Detta innebär att flexibla parkeringstal ska tillämpas vid ny- och ombyggnation och parkeringstalet är beroende av projekt- och lägesspecifika förutsättningar. Parkeringsstrategin bygger på olika övergripande mål som bygger på att staden blir tillgänglig, blir mer attraktiv och där hållbart resande uppmuntras. Detta innebär att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras så att oönskad miljöpåverkan som koldioxidutsläpp och trafikbuller minskar. Strategin har som ambition att marken ska användas effektivt och attraktiva stadsmiljöer skapas, vilket kan ske genom att markparkeringar undviks i lägen som lämpar sig väl för förtätning med ny bebyggelse.

Till parkeringsstrategin finns en tillämpningsbilaga som ger vägledning för hur parkeringstal kan beräknas stegvis i detaljplaneprojekt. Dessa är uppdelade i 5 olika steg:

1. Grundparkeringstal.
2. Lägesspecifika förutsättningar.
3. Projektspecifika förutsättningar.
4. Samnyttjande.
5. Mobilitetstjänster.

Enligt steg 1 är grundparkeringstalet för Västerhaninge 0,7 parkeringsplatser per bostad. Till detta tillkommer 0,1 besöksparkeringsplatser per lägenhet. Eftersom detaljplaneområdet har god tillgänglighet till service och kollektivtrafik minskas parkeringstalet med 20 procent. I steg 3 görs en beräkning utifrån projektets lägenhetsfördelning.

Ytterligare reducering av parkeringstalet kan ske i steg 4 och 5 om samnyttjande och mobilitetsåtgärder implementeras. Samnyttjande innebär att fastighetsägare/byggaktör kan påvisa att bilparkeringsplatser till bostäder samnyttjas med parkeringsplatser till andra verksamheter. Mobilitetsåtgärder innebär olika åtgärder som påverkar färdmedelsval och beteendet av resenärer. En ändrad färdmedelsfördelning bort från biltrafiken gör att både bilinnehav och bilparkeringsplatsbehov minskar. Mobilitetstjänster behöver vara långsiktiga.

## CYKELPLAN

Haninge kommuns cykelplan antogs 2018 och har som med syfte ange tydliga mål för att främja cyklandet, samt strukturera vilka åtgärder som krävs för att uppnå målen. Åtgärderna är till exempel förslag till utbyggnad och trafiksäkring av cykelvägnätet. Enligt cykelplan angränsar planområdet i söder till en cykelväg som ingår i huvudnätet och är en viktig länk för både lokala och regionala resor med cykel.

## MILJÖMÅL

Haninge kommun strävar efter en långsiktig hållbar utveckling - ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Begreppet hållbar utveckling definieras av FN som ”en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”<sup>1</sup>. 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, som beskriver ett ekologiskt hållbart tillstånd och som utgör en gemensam riktning för det svenska miljöarbetet.

Kommunfullmäktige antog 2017 ett *Klimat- och miljöpolitiskt program*, som ger en samlad bild av kommunens klimat- och miljöambitioner. Programmet ska tillsammans med översiktsplanen bidra till en hållbar stadsutveckling och en god livsmiljö i Haninge. Programmet innehåller övergripande mål och etappmål med relevans för detaljplanen, avseende fossilfria resor och transporter, hållbar stadsutveckling, samt rent vatten och naturens mångfald:

- Planering och byggande sker resurseffektivt och klimatanpassat samt bidrar till en god och hälsosam livsmiljö. Ekosystemtjänster i den byggda miljön värnas och utvecklas.
- Naturvärden, biologisk mångfald och ekologiska spridningssamband skyddas och utvecklas. Samtliga vatten uppnår god status.
- Bebyggelseutvecklingen sker på ett sådant sätt att negativ påverkan på områden med betydelse för biologisk mångfald undviks.
- Dag- och spillvattenhantering i Haninge är sådan att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas, samt att betydande skador till följd av översvämningar inte uppstår.

---

<sup>1</sup> Definition av begreppet hållbar utveckling från 'Vår gemensamma framtid' (Bruntlandsrapporten), 1987.

# FÖRUTSÄTTNINGAR

## BESKRIVNING AV OMRÅDET

Planområdet ligger i centrala Västerhaninge, vid entrén till bostadsområdet Åby. Planområdet består idag av ett skogsparti, en parkeringsplats, en nätstation och en pumpstation för spillvatten.



Figur 5. Planområdets avgränsning inom gul markering på ortofoto. Bild: Haninge Kommun

## BEBYGGELSE OCH STADSBILD

Planområdet omges i nordväst av ett flerbostadshusområde från 1960-talet, med bostadsbyggnader i tre plan plus ett garageplan i marknivå. Byggnaderna står med gavlarna mot Ringvägen. Sydväst om planområdet ligger Åbyplan, ett lokalt torg innehållande ett flertal verksamhetslokaler med bland annat kiosk, café, frisör och garnaffär. Nynäsvägen går söder om planområdet i en ost-västlig riktning. Vid Nynäsvägen ligger även det regionala cykelstråket mellan Stockholm och Nynäshamn. Söder om Nynäsvägen går Nynäsbanan som trafikeras av pendeltåg och godståg. Öster om planområdet rinner Åbyån i en sänka och bortanför ån ligger Hanvedens idrottsplats och skogsområde.



Figur 6. Befintlig bebyggelse längs Ringvägen. Foto: Haninge Kommun



## NATUR OCH LANDSKAPSBILD

Planområdet utgörs idag av ett skogsparti som i väster gränsar till en parkeringsplats och öppna gräsytor. Planområdet har en viss lutning. Från den högsta punkten inom planområdet på +41 meter över nollplanet är det en viss lutning ner mot Åbyån på cirka 10 meter. I öster är höjdskillnaderna tydligare och där rinner Åbyån i en nedskuren och slingrande bäckravin. I slänten ner mot Åbyån finns grov och högvuxen grandominerad skog. Trädskiktet är olikåldrigt och har även inslag av al, björk, asp och tall, samt enstaka alm, lönn, ek, ask, sälg och rönn. Buskskiktet är svagt utvecklat och består av hägg, hassel, brakved, druvfläder och svarta vinbär. Det finns rikligt med död ved i olika nedbrytningsstadier, vilket gynnar insekter. I markskiktet återfinns en intressant kryptogamflora, som bland annat innefattar signalarten strutbräken. Enligt Artportalen har inga fynd av hotade fågelarter rapporterats inom planområdet.

Skogsområdet i väster är tämligen trivialt, med inslag av äldre och grova träd. Bäckravinen i östra delen av planområdet är klassad som nyckelbiotop enligt Skogsstyrelsen. I Haninge kommuns naturkatalog har bäckravinen tilldelats högt naturvärde (klass 2), vilket indikerar att det är en biotop av mycket stor betydelse för den biologiska mångfalden. Naturvärdena i bäckravinen är knutna till den skuggiga och fuktiga miljön. Den fuktiga miljön är i sin tur beroende av att markvatten och grundvatten kan rinna fram naturligt i sluttningen ned mot bäcken. För att säkerställa att naturvärdena och mikroklimatet bibehålls rekommenderas att en generell buffertzon om 30 meter lämnas intakt.

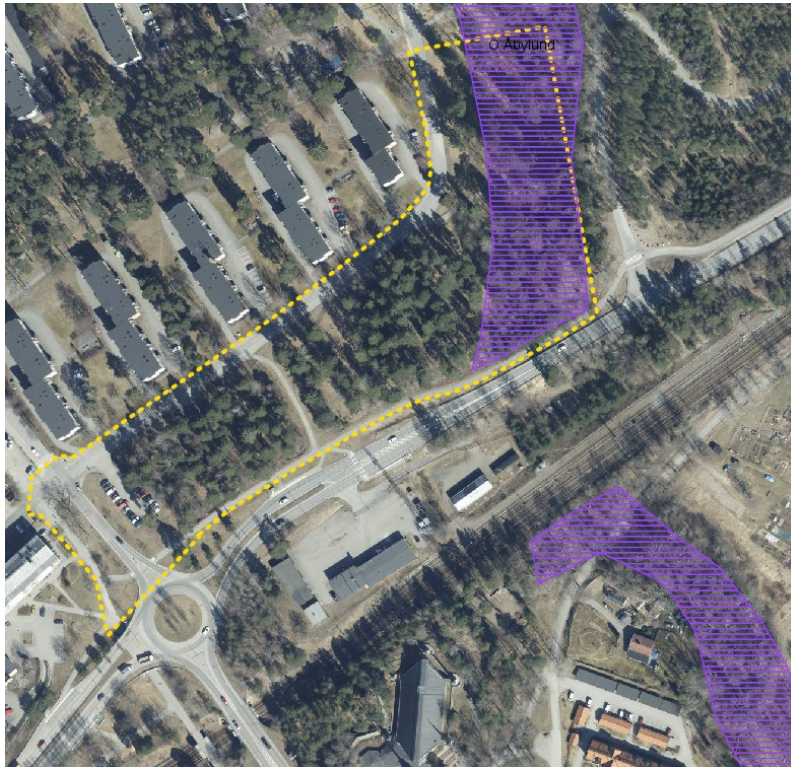
Större delen av planområdet är utpekad som spridningssamband för barrskogsmesar och utgör därmed en viktig del i kommunens barr- och blandskogsnätverk (Calluna, 2014). I den regionala grönstrukturen ingår bäckravinen och den östra delen av planområdet i ett svagt grönt samband som länkar samman Hanvedenkilen och Tyrestakilen.



Figur 7. Natur inom planområdet. Foto: Haninge Kommun



Figur 8. Åbyåns bäckravin. Foto: Haninge Kommun



Figur 9. Nyckelbiotops avgränsning inom lila skraffering.

## KULTURMILJÖ

Det finns ingen kulturhistoriskt värdefull miljö inom planområdet. Planområdet ligger i angränsning till en av Västerhaninges identifierade särskilt värdefulla kulturmiljöer, Åbyområdet som uppfördes under 1950- och 1960-talet. Åbyområdets planering kännetecknas av folkhemmets ideal med prägel av socialt tänkande och genomtänkt standard. Området är trafikseparerat, med strikt åtskillnad mellan gång- och bilvägar. Bebyggelsen består av 3 till 4 våningar höga lamellhus som är grupperade i klart urskiljbara enheter kring halvslutna gårdar med bevarad naturmark. Väster om rondellen inom planområdet ligger Åbyplan som var Västerhaninges första affärscentrum när det uppfördes.

### Fornlämningar

Det har funnits två resta stenar inom planområdet. Båda är markerade som ”ej återfunna” under inventering 1981. I övrigt finns, inom planområdet, inga kända fornlämningar. Om någon fornlämning skulle hittas inom området är detta anmälningspliktigt enligt fornminneslagen.

## REKREATION

Strax norr om planområdet finns rekreativsmöjligheter i form av Åbyparken, Hanvedens skogsområde och idrottsplats. Hanvedsskogen är ett större rekreativsmiljö- och naturområde med pulkabacke och upptrampade stigar i kuperad terräng. Hanveden är en så kallad värdekärna för djur- och växtliv och är ett stort grönområde på Södertörn med tränings- och vandringsleder samt skidspår på vintern.

## SERVICE OCH ARBETSPLATSER

Intill planområdet ligger Åbyplan innehållande restaurang, café, kiosk och ett antal olika små verksamheter. Cirka 400 meter från planområdet finns Västerhaninge centrum med ett mer heltäckande utbud av social och kommersiell service samt buss- och pendeltågsstation. Cirka 1 kilometer norr om detaljplaneområdet ligger Jordbro företagspark med ett flertal arbetsplatser.

## GATOR OCH TRAFIK

### Gång- och cykelnät

I anslutning till planområdet går det regionala cykelstråket mellan Stockholm och Nynäshamn. Vid Västerhaninge station finns god tillgång på cykelparkering på båda sidor om spåret vilket gör det smidigt att kombinera cykel med kollektivtrafik. Idag går en gångväg genom planområdet, som kopplar samman Åbyområdet med Nynäsvägen.

### Kollektivtrafik

Planområdet har mycket god tillgång till kollektivtrafik i form av buss- och pendeltågsstation cirka 300-400 meter från planområdet samt de lokala busshållplatserna intill planområdet. I norra delen av planområdet, på Ringvägen, ligger busshållplats Åbyinfarten som trafikerar Västerhaninge station-Åbylund. Söder om planområdet, vid Nynäsvägen, ligger busshållplats Hanveden som trafikerar Vega-Länna-Tungelsta-Lillgården samt nattbuss Stockholm C-Tungelsta-Lillgården.

### Gatunät

Detaljplaneområdet och befintlig parkeringsyta nås med fordon via Ringvägen som löper norr om planområdet. Ringvägen går genom större delen av Åbyområdet. Närmaste väg till Västerhaninge centrum och pendeltågsstationen är via Åbyvägen.

Nynäsvägen söder om planområdet har karaktären av trafikled med ett uppmätt trafikflöde på 11400 fordon per vardagsmedeldygn, hastigheten vid planområdet är idag skyltad till 40 km/h. Till prognosår 2040 förväntas trafiken öka till 14800.



Figur 10. Åbyvägen, med planområdet till höger. Foto: Haninge Kommun

Åbyvägen fungerar som infartsgata för bilar in i Åby och saknar trottoar mot planområdet. Gående och cyklister rör sig istället längs en gång- och cykelväg över Åbyplan. En trafikmätning utfördes år 2017 av Trafikia, där trafikflödet i rondellen Åbyvägen och Nynäsvägen uppmättes till 4 998 fordon per vardagsmedeldygn. Hastigheten är skyltad till 30 km/h.





Figur 11. Ringvägen med planområdet till vänster. Foto: Haninge Kommun

Ringvägen har karaktären av lokalgata och saknar även den trottoar mot planområdet men har trottoar på andra sidan mot befintlig bebyggelse. Liksom Åbyvägen har Ringvägen en skyltad hastighet på 30 km/h. Antal fordon rörelser uppgår i dagsläget till cirka 3400 och antal trafikrörelser förväntas år 2040 uppgå till 4500 fordon rörelser/dygn.<sup>2</sup>

TABELL 3: TRAFIKUPPGIFTER, NULÄGE 2022

Väg	Nuläge 2022		
	Årsmedeldygnstrafik	Tung trafik, %	Hastighet, km/h
1. Ringvägen	3 400	8	30
2. Åbyvägen	5 200	8	30
3. Nynäsvägen	11 400	13	40
4. Tungelstavägen*	12 400	8	40
5. Väg 257	15 000	5	40

\*) Uppgift hämtad från NVDB, mätår 2017.

TABELL 4: TRAFIKUPPGIFTER, PROGNOŚÅR 2040

Väg	Prognosår 2040		
	Årsmedeldygnstrafik	Tung trafik, %	Hastighet, km/h
1. Ringvägen	4 500	8	30
2. Åbyvägen	6 700	8	30
3. Nynäsvägen	14 800	12,7	40
4. Tungelstavägen	16 200	8	40
5. Väg 257	19 500	5	40

Figur 12. Trafikuppgifter, med uppgift för 2022 och 2040.

## Parkering

Ingen av gatorna som angränsar till planområdet har idag någon kantstensparkering. Inom planområdet finns 24 allmänna parkeringsplatser, se figur 13. De befintliga bostäderna på Ringvägen har garage i markplan samt på kvartersmark.



Figur 13. Befintlig parkering inom planområdet. Foto: Haninge Kommun

<sup>2</sup> PM Trafik, Åby entré, M4Traffic, 2020-09-15

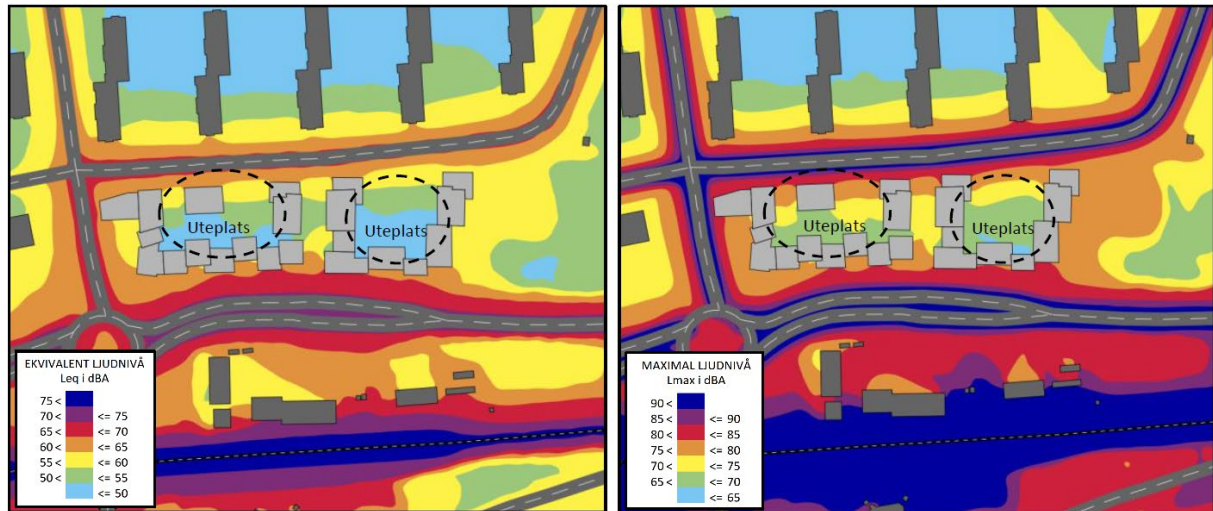
# STRANDSKYDD

Åbyån omfattas idag inte av något strandskydd.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

### Buller

Planområdet är utsatt för trafikbuller från framför allt Nynäsvägen och järnvägen. Framtagen bullerutredning visar nuvarande bullernivåer och för årtal 2040.

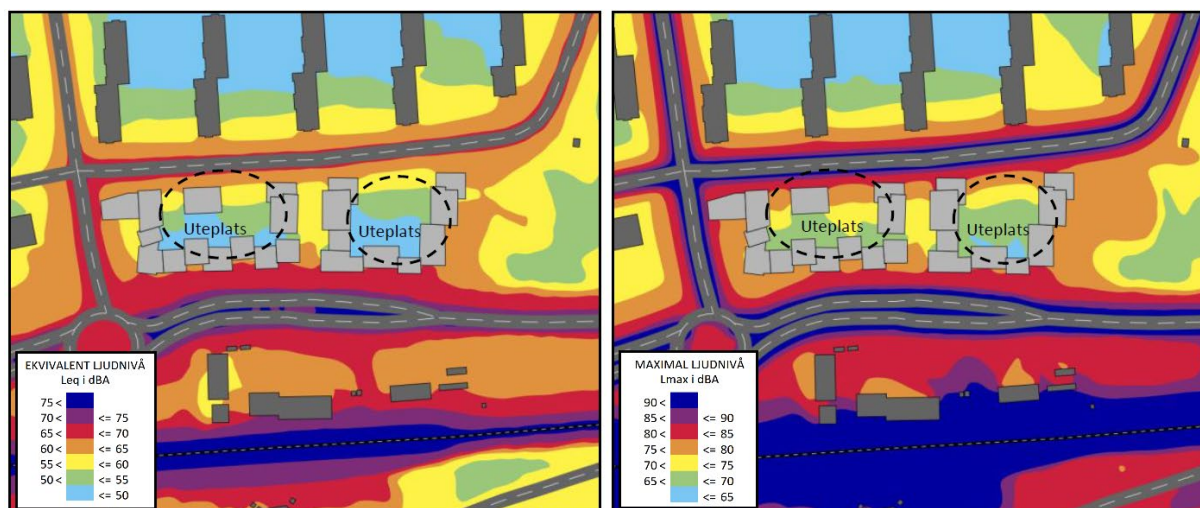


Figur 14. Bullerkartering över planområdet. Källa: Efterklang

Planområdets högsta ekvivalenta ljudnivåer återfinns närmast Nynäsvägen mellan 65-70 dBA, den maximala ljudnivån ligger här mellan 80-85 dBA. De lägsta ljudnivåerna för ekvivalent ljudnivå inom planområdet ligger under 50 dBA.<sup>3</sup>

Enligt genomförda trafikprognoser kommer trafikflödena utmed detaljplaneområdet öka. Mängden beror främst på framtida bostadsbebyggelse utanför detaljplaneområdet och i regionen. Den exakta ökningen beror på antalet tillkommande bostäder samt vilka infrastrukturella satsningar som görs i övrigt i kommunen. Den ökade trafiken genererar att ljudnivåerna förväntas öka något till år 2040

<sup>3</sup> Trafikbullerutredning, Efterklang, 2022-05-18



Figur 15. Bullerkartering över planområdet 2040. Källa: Efterklang

## Trygghet

Korsningen Åbyvägen/Ringvägen/Bokstigen kan upplevas som otrygg då den saknar övergångsställe i nord-sydlig riktning, över Ringvägen/Bokstigen. Planområdet och dess omgivande gator, liksom parkvägen genom planområdets skogsparti, kan upplevas som otrygga kvällstid då ytorna är stora och ödsliga med få omgivande byggnader vända mot sig. Även om gångnätet är förhållandevis bilfritt, kan det upplevas som otryggt under dygnets mörka timmar då gång- och cykelvägen från planområdet till Västerhaninge centrum ligger längs med järnvägen och långt ifrån bostadshusen.

## Risk och Transporter med farligt gods

På grund av planområdets närhet till infrastruktur där risk och transporter med farligt gods har detaljplaneförslaget utgått från Länsstyrelsens: Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods. Länsstyrelsen anser att ett bebyggelsefritt avstånd om minst 25,0 meter intill primära transportleder för farligt gods är ett minimikrav för att uppfylla PBL.

Markanvändning för bland annat skola, bostäder, kontor, industri och verksamheter inom 30,0 meter från en primär led för transport av farligt gods ska uppfylla nedanstående krav:

- Glas ska utföras i brandteknisk klass EW 30 (gäller ej verksamheter och industri).
- Fasader ska utföras i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI 30.
- Friskluftsintag ska riktas bort från vägen.
- Det ska vara möjligt att utrymma bort från vägen på ett säkert sätt.

Planområdet ligger vid cirkulationsplatsen där Tungelstavägen och Nynäsvägen möts, rondellen och Tungelstavägen är en sekundärled för farligt gods, se karta nedan. Tungelstavägen är cirka 9 km och löper i västlig riktning från planområdet, få transporter för farligt gods sker vid vägen. Den främsta målpunkten för transporter förbi planområdet är bensinstationen på Tungelstavägen. Den del av Nynäsvägen som löper parallellt med planområdet södra sida tillhör inte väg 257 och utgör inte heller rekommenderad väg för farligt gods.

Nynäsbanan består av två spår förbi aktuellt område för att längre söderut endast bestå av ett spår mellan Tungelsta och Nynäshamn. Utbyggnation är planerad för dubbelspår hela vägen till Nynäshamn. Banan trafikeras idag i huvudsak av pendeltåg, men även godstransporter förekommer.



I framtagen riskanalys har ett antagande gjorts 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, detta bedöms öka till 2238 per år vid prognosår 2040, med utgångspunkt i Trafikverkets basprognos.

Riskanalysen visar att risknivåer inom planområdet är förhöjda och risknivåerna inom planområdet är förhöjda inom det som kallas samhällsrisk. Risknivån för planområdet befinner sig lågt inom det så kallade Alarp-området<sup>4</sup>. Detta grundar sig i potentiella olyckor på Nynäsbanan involverande ämnesklass 2.3 (giftig gas) och ämnesklass 2.1 (brandfarlig gas). För väg 257 tangerar samhällsrisknivån det nedre acceptanskriteriet för ett olycksscenario och risknivåerna är i övrigt helt inom acceptabelt område. Det olycksscenario som leder till en tangering av det nedre acceptanskriteriet härrör från ämnesklass 3 (brandfarlig vätska).<sup>5</sup>



Figur 16. Trafikverkets rekommenderade väg för farligt gods, sekundärlid för farligt gods, redovisas med röd linje och planområdet redovisas med gult fält.

## MARKFÖRHÅLLANDEN

### Geotekniska förhållanden

Geotekniskt underlag visar att planområdet utgörs av markförhållanden från isälvsavlagring, bestående av morän samt sten, grus, sand, silt och lera, som i omgångar har avlagrats i oregelbundna former och mäktigheter<sup>6</sup>. En översikt från SGU:s kartlager över jordarter syns i figur 18. Jordförhållandena kan förenklat delas upp i två kategorier: Isälvsmaterial bestående av friktionsjord med isälvsgrus, isälvsand och/eller svallsediment ovan fast morän som underlagras av mäktiga isälvsavlagringar (sand/grus) ovan berg. Samt isälvsmaterial bestående av friktionsjord som isälvsgrus, isälvsand och svallsediment ovan fast lagrad morän som underlagras av finkorniga isälvs sediment bestående av silt eller lera. Under de finkorniga sedimenten förekommer mäktiga isälvsavlagringar som sand och grus ovan berg.

<sup>4</sup> ALARP-området innebär i riskbedömningarna att riskerna är lägre än det som inte kan tolereras men högre än det som kan accepteras utan vidare. ALARP är förkortat från As Low As Reasonably Practicable, på svenska betyder detta att risknivån skall göras så låg som är praktiskt möjligt med rimliga åtgärder när risknivån hamnar i detta område.

<sup>5</sup> Riskbedömning för ny detaljplan Åby Entré, Bengt Dahlgren, 2020-09-18

<sup>6</sup> Pm Geoteknik, Geoteknologi, 2019-02-07

Marken har undersökts i samband med att de geotekniska underlag togs fram, inga halter som överstiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning påträffades.



Figur 17. Utsnitt ur jordartskarta, framställd från SGU:s databas. Planområdet ungefärligt markerat med svart linje.

## GEOHYDROLOGI

Det aktuella området ligger hydrogeologiskt strax öster om en naturlig grundvattendelare. Med tanke på friktionsjordens höga genomsläpplighet förekommer inom området ingen ytavrinning - vilket innebär att all avrinningen sker i form av ett grundvattenflöde bort från området. Grundvattnets strömning sker i det vattenförande isälvs materialet i den riktning som marken och berggrunden lutar, i huvudsak mot öster. I Grundvattenmätningar återfanns grundvattnet på +25,8 meters nivå motsvarande ca 7,7 meter under markytan vid röret. Grundvattnet förutsätts variera med årstid och nederbörd.

## GRUNDVATTENFÖREKOMST

Större delen av västra delen av planområdet ligger inom sekundär skyddszon för Hanvedens vattenskyddsområde och resterande del närmast Åbyån ingår i den primära skyddszonen. Den 6:e januari 2021 trädde reviderade föreskrifter i kraft, vilket innebär flera ändringar mot tidigare gällande föreskrifter. Utsläpp av dagvatten från bilvägar samt andra hårdgjorda markytor för fordonstrafik med en yta större än 800 m<sup>2</sup> får inte ske utan tillstånd från Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund. Schaktning, pålning, spontning och andra underjordsarbeten samt utfyllnadsarbeten inom primär skyddszon får inte utföras utan anmälan till Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund.

Utsläppspunkten för det kommunala ledningsnätet som utredningsområdet ansluts till ligger inom den primära skyddszonen i Nytorpsbäcken/Åbyån. Planområdet ligger också inom grundvattenförekomsten Jordbromalm (SE656020-163276) och angränsar till grundvattenförekomsten Västerhaninge-Tungelsta (SE655636-162994).

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Dagvatten

Detaljplaneområdet är idag till större delen naturmark med en mindre allmän parkeringsplats med plats för 24 stycken bilar.

Kommunala dagvattenledningar finns idag i direkt anslutning till området. Längs Ringvägen finns en dagvattenledning som hanterar dagvatten från vägen samt från fastigheten norr om Ringvägen. Dagvattnet avleds mot nordöst och mynnar i Nytorpsbäcken/Åbyån. I Åbyvägen finns en dagvattenbrunn som är ansluten till ledningsnätet i Ringvägen.

Befintlig parkering som ligger inom utredningsområdet samt GC-bana längsmed Nynäsvägen är inte försedda med kantstöd, vilket innebär att avrinnande dagvatten därifrån kan rinna in på befintlig naturmark.

### Ledningsnät

Intill planområdet finns kommunala vatten- och avloppsledningar dit befintliga byggnader kring planområdet är anslutna. El-, tele- och fjärrvärmeledningar finns också inom planområdet.

### Avfall

Inom planområdet finns en återvinningsstation för tidningar, glas-, kartong-, metall- och plastförpackningar som drivs av FTI (Förpacknings- och tidningsinsamlingen).

I Jordbro företagspark ligger en av Haninge kommuns återvinningscentraler, där bland annat brännbart, schaktmassor, trävirke, metall, trä och grenar samt farligt avfall omhändertas. På denna återvinningscentral finns också insamlingsbehållare för insamling av kläder och textilier



# DETALJPLANEFÖRSLAG

Detaljplaneförslaget möjliggör cirka 315 nya bostäder längs med Nynäsvägen, Åbyvägen och Ringvägen. Bebyggelsens placering ska tillskapa en ny entré till Åby som stärker gaturummet med fler ögon på gatan och möjligheter till verksamheter genom lokaler i bottenvåningarna.

Arkitekturen ska präglas av variation i material, kulör, fasadlängd och taklandskap för att bryta upp byggnadsvolumerna inom kvarteren. Planförslaget innebär att bebyggelsen får ett småskaligt men samtidigt varierat uttryck som bidrar till att Västerhaninge får en attraktiv entré med stadskaraktär i enlighet med utvecklingsprogrammets intentioner för Västerhaninge.



Figur 18. Illustrationsplan över planområde. Illustration: Kirsh + Dereka Arkitekter.

## KVARTERSMARK

### Kvarter 1

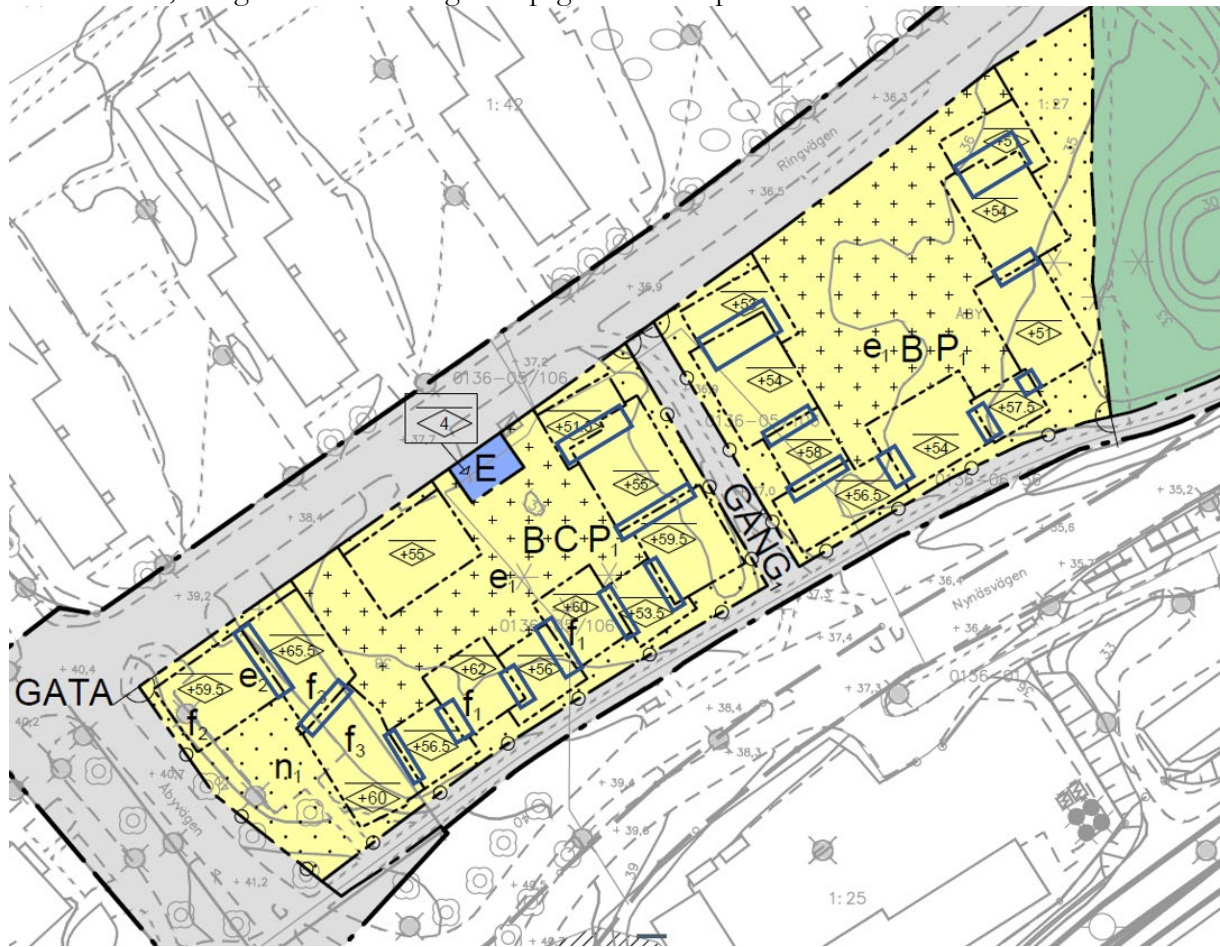
Kvarter 1 ligger i västra delen av planområdet och angränsar till Åbyrondellen. Inom kvarter 1 möjliggörs användningarna bostäder (B), centrum (C) och parkering (P<sub>1</sub>).

Byggrätten består av olika volymer där höjden regleras genom olika nockhöjder över nollplanet. Den nya bebyggelsen utbredning avgränsas med korsmark och prickmark. Betydelsen av beteckningen prickmark innebär att marken inte får bebyggas, medan korsmark innebär att marken endast får förses med bostadskomplement. Förgårdsmarken, det vill säga den mark som är belägen mellan byggnadsfasad och gång- och cykelväg, varierar inom kvartersmarken. Förgårdsmarken regleras med prickmark.

Nockhöjderna varierar i olika höjder mellan +51.5 som lägst och +65.5 som högst meter över nollplanet. Höjderna motsvarar ett möjligt våningsantal i omfattningen fyra till sju våningar. Syftet med de olika höjderna är att ha en varierad struktur som skapar en uppbrutenhet. Utöver angiven nockhöjd för teknik-/fläkttrum placeras på taket, minst 2,5 meter indraget från fasadliv i alla väderstreck. På två ställen inom kvarteret gäller planbestämmelse f<sub>1</sub> som innebär att tak ska utgöras av sadeltak. Syftet med planbestämmelsen är att kvarteret ska få en variation och att bebyggelsen inte enbart ska utgöras av platta tak.

För att ha en viss flexibilitet i genomförandet gällande var egenskapsgränserna går mellan de olika bestämmelserna för högsta nockhöjd finns en generell egenskapsbestämmelse. Bestämmelsen

innebär att egenskapsgränser avseende högsta nockhöjd får variera upp till 2,0 meter i sidled, där egenskapsgränser som angränsar mot prick- och korsmark undantas denna generella bestämmelse, se figur 21 för vilka egenskapsgränser som planbestämmelsen berör.



Figur 19. Blå rutor visar vilka egenskapsgränser som får variera upp till 2,0 meter. Illustration och detaljplanekarta: Haninge kommun

Garage får anläggas under bostadsgården och under bostadsbebyggelsen. Garage ska ha planterbart bjälklag för att möjliggöra en planterad gårdsmiljö. Bostadsgården är reglerad som korsmark som innebär att marken får endast förses med bostadskomplement och får byggas under med planterbart bjälklag för garage. På korsmarken gäller planbestämmelse  $e_1$  som innebär att största sammanlagda byggnadsarea för komplementbyggnader är 50 kvm. Högsta nockhöjd för komplementbyggnader är 3,5 meter över medelmarknivå.

Mot hörnan Ringvägen-Åbyvägen finns öppen yta, reglerad med prickmark som kan användas som ett torg. Den ytan ligger inom kvartersmark (prickmark) och omfattar bestämmelse  $n_1$  som reglerar att parkering ej får anläggas.

I den norra delen av kvarteret regleras att i bottenvåning ska minst 220 kvm utgöras av lokaler för centrumändamål,  $e_2$ . Syftet med bestämmelsen är att styra att bottenvåningen får en annan funktion än bara bostadsändamål.

## Kvarter 2

Kvarter 2 ligger i östra delen av planområdet och angränsas i öster till naturmarken. I kvarter 2 regleras användningsbestämmelserna bostäder (**B**) samt parkering i källare eller under planterbart bjälklag (**P<sub>1</sub>**).

Byggrätten består av olika volymer där höjden regleras genom varierande nockhöjder över nollplanet. Den nya bebyggelsen utbredning avgränsas med korsmark och prickmark. Nockhöjderna ligger i ett spann mellan **+51, och + 57,5** meter över nollplanet. Höjderna motsvarar ett möjligt våningsantal i omfattningen sex till fyra våningar. Bebyggelsen får mot Ringvägen en uppbruten fasadfront genom mindre förskjutningar av byggnadsvolymer, vilket särskiljer kvarteren från omkringliggande befintlig bebyggelse med långsträckta fasader.

Garage får anläggas under innergården och ska ha planterbart bjälklag för att möjliggöra en planterad gårdsmiljö. Bostadsgården är reglerad som korsmark som innebär att marken får endast förses med bostadskomplement och får byggas under med planterbart bjälklag för garage. Mindre komplementbyggnader får uppföras på bostadsgård, till exempel förråd och cykelparkering och bullerskydd får uppföras. På korsmarken gäller planbestämmelse e<sub>1</sub> som innebär att största sammanlagda byggnadsarea för komplementbyggnader är 50 kvm. Högsta nockhöjd för komplementbyggnader är 3,5 meter över medelmarknivå.

## GESTALTNING – KVARTERSMARK

Till detaljplanen medföljer ett kvalitetsprogram där kvarterens tilltänkta utformning avseende gestaltning och förslag på material redovisas. Eftersom planområdet har ett viktigt strategiskt läge vid en av Västerhaninge större knutpunkter har planförslaget som ambition att tillskapa en ny attraktiv entré med småstadskaraktär. Planförslaget ger förutsättningar för ett område med rik variation vad gäller rumslighet, gestaltning och struktur.

### Utformning

Planförslaget struktur bygger på en princip om att förstärka av gaturummet längs med Nynäsvägen, Ringvägen och Åbyvägen samt torget vid Åbyplan. Bebyggelsens möjliga placering har därför lagts i anslutning till omkringliggande gator, främst mot Nynäsvägen men även vid tillkommande koppling för gång- och cykeltrafik. Med hjälp av tydliga entréer skapas förutsättningar för orienterbarhet som bidrar till trygghet för upplevelsen i området.

Bebyggelsens placering avviker mot omkringliggande strukturer som främst utgörs av lamellhus placerade parallellt med varandra kring grönska. Den nya bebyggelsen har placerats i två mer halvslutna kvarter. Syftet med de halvslutna kvarteren är för att möjliggöra att boendemiljöerna ska klara gällande riktvärden för buller. Med de halvslutna kvarteren finns möjlighet att få in grönska på de bullerskyddade bostadsgårdarna som kan koppla an till omgivande grönska och natur på ett bra sätt.

Plankartan reglerar placering med kors- och prickmark samt olika nockhöjder för tillkommande bebyggelse. Planförslaget innebär en volymmässig variation genom att bebyggelsen ges olika nockhöjder och att placeringen varierar. Syftet med varierade nockhöjder är att skapa en mer omväxlande struktur, samt för att bryta ner större volymer. De olika nockhöjderna bidrar till en indelning av bebyggelsen i mindre enheter. En lite högre volym är möjlig för tillkommande bostäder i planområdets västra kvarter, på **+65,4** meter över nollplan, vilket motsvarar cirka 6 våningar. Syftet med en lite högre volym här är för att ge byggnadsdelen som vetter mot rondellen och entrén till området en mer tydlig markering. Vid torgytan kan även sockelvåningen markeras tydligt genom större fönsterpartier. En variation uppnås genom förskjutningar av fasadliv samt att förgårdsmarken inom området varierar.

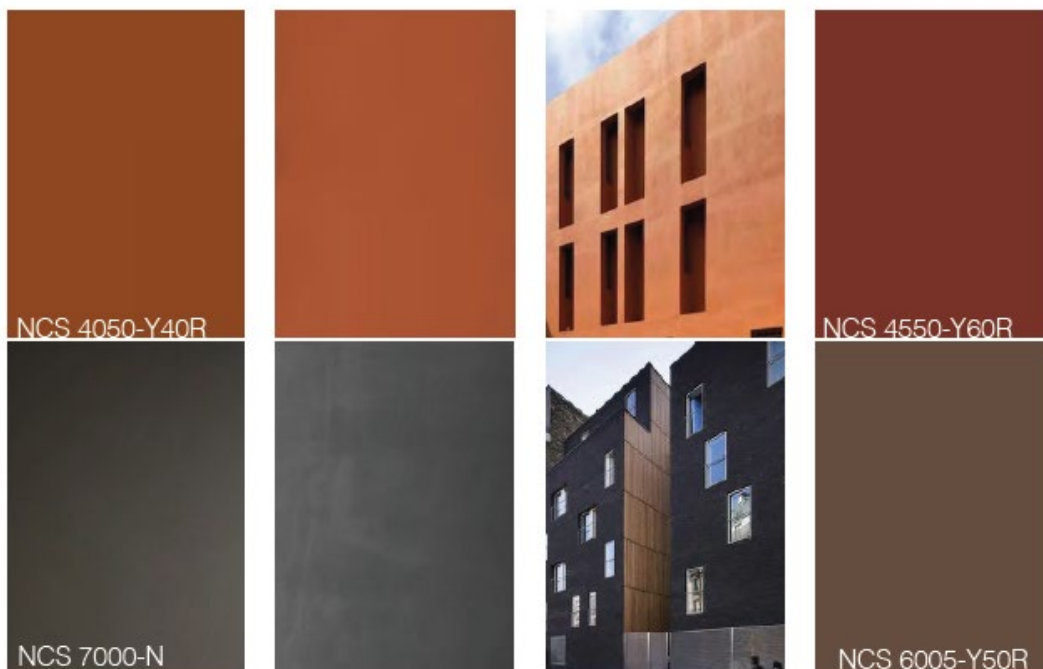


## Gestaltning

Bebyggelsens gestaltning bygger på principen om att uppnå en variation, vilket kan ske genom att kvartersvolymerna är uppbrutna i kortare fasadlängder där exempelvis kulör, material, takformer och fönstersättningar gestaltas med egna karaktärer. Variation är viktig för att uppnå gestaltningskvaliteter som förknippas med småstadens arkitektoniska uttryck. Variationen kan också uppnås genom att fasadlivens placering mot gator och torg skiftar. För att få ett omväxlande gaturum och en gestaltningsmässig variation finns det för planområdet en generell utformningsbestämmelse som säger att större byggnadsvolymer ska visuellt delas upp och obruten fasad får vara högst 25 meter lång. Delarna ska sinsemellan utföras med varierande utformning genom fasadmaterial eller fasadfärg. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att tillkommande bebyggelse får ett varierat uttryck för fasaden.

Gestaltningen för ny bebyggelse har tagit inspiration från framträdande arkitektoniska uttryck i omgivningen genom exempelvis färg- och materialval. För planområdet finns en generell planbestämmelse om att fasadmaterial ska i huvudsak utgöras av puts, trä, plåt eller tegel. Sockelvåningar får utgöras av glas. Bestämmelsen syftar till att tillkommande bebyggelse ska ha en viss flexibilitet avseende fasadmaterial, samtidigt som bestämmelsen ger möjlighet till att området får en variation.

En naturnära färgskala eftersträvas, vilket innebär att fasadfärger ska utgöras av exempelvis putskulörer som kan kombineras med naturmaterial, skiffer, trä och plåt. Putsade fasader i grå eller terrakottafärgade toner kombineras med liknande kulörer av fasadskiffer. Puts i sandfärg kombineras med träpanel av exempelvis värmebehandlad furu, se figur 20 för exempel på fasadfärger som kan användas.



Figur 20. Färgpalett för rekommenderade fasadfärger. Bild: Kirsh + Dereka Arkitekter

För att uppnå en variation och bryta ner skalan eftersträvas en varierad fönstersättning och större fasadytor kan ges en extra detaljering, exempelvis genom fönster i burspråk eller med ramar som sticker ut från fasaden. Fönsterplaceringar som förstärker husens olika volymer och karaktärer eftersträvas.

Mot kvarter 1 och mot Åbyrondellens läge regleras att sockelvåning ska vara tydlig markerad. Planbestämmelse  $f_2$  reglerar att sockelvåning ska vara tydligt markerad mot söder genom att vara uppglasad. Planbestämmelse  $f_3$  reglerar att sockelvåningen mot väster ska vara tydligt markerad exempelvis genom fasadmateriäl, uppglasning eller fasadfärg. Syftet med bestämmelserna är att sockelvåningen ska få en tydlig identitet mot ett strategiskt läge. I sockelvåning ges möjlighet till centrumverksamhet som genom att inneha tydliga sockelvåningar ges en större möjlighet att sticka ut från övriga våningar. Bestämmelsen gör att materiäl och fönstersättning med mera är flexibelt för övriga våningar och byggnadsdelar.



Figur 21. Den planerade bebyggelsen sedd från Åbyrondellen: Bild: Kirsh + Dereka Arkitekter.

## ALLMÄN PLATS

Planområdet innehåller allmän plats i form av användningsområde E-område, **GATA**, **GÅNG** och **Natur**.

### E-område

I norra delen av kvarter 1 finns en yta med användningsområde **E**, tekniska anläggningar, syftet med ytan är att ge möjlighet till att den befintliga teknikstationen inom kvarteret kan uppföras på en ny yta inom kvarteret.

I östra delen av planområdet återfinns en pumpstation som regleras som användningsområde **E**. E-området sträcker sig över en lite större yta än befintlig pumpstation, syftet är att ge större flexibilitet för en framtida utbyggnad av pumpstationen. För E-området gäller planbestämmelse om högsta nockhöjd på 4 meter och  $e_3$  som innebär att största byggnadsarea är 100 m<sup>2</sup>.

### Natur

För att säkerställa bevarande av och tillgänglighet till naturområdet vid ravinen och Åbyån regleras området som **NATUR**.

## Gatunät

Inom planområdet finns Åbyvägen och Ringvägen som ges användningsområde **GATA**. Längs Ringvägens södra sida anläggs gångbana med separat cykelbana, alternativt kombinerad gång- och cykelbana. Längs Ringvägen tillskapas även nya kantstensparkeringar.

Mot Åbyvägen och Nynäsvägen gäller utfartsförbud i plankartan, syftet med utfartsförbudet är att undvika att utfarter sker mot Åbyvägen och Nynäsvägen samt gång- och cykelstråken.

Befintlig busshållplats vid Ringvägen föreslås bli kvar inom samma läge och ska utformas för ökad trafiksäkerhet.

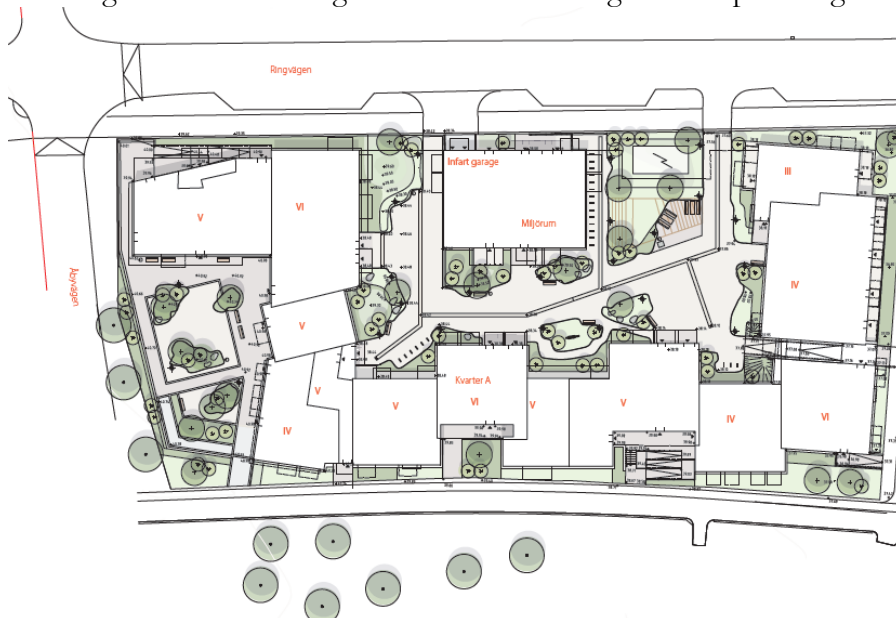
## Gång- och cykelnät

Befintlig cykel- och gångväg mellan de två kvarteren är i detaljplanen inom allmän platsmark och regleras med användning **Gång<sub>1</sub>**. En del ledningar kan eventuellt behöva flyttas till ett läge under gång- och cykelvägen.

Detaljplanens två kvarter ansluter i söder mot det regionala cykelstråket. Förgårdsmark ska delvis kunna användas som trottoar. Befintlig gång- och cykelväg längs Nynäsvägen behålls i nuvarande läge och regleras med användning **Gång<sub>1</sub>**. Stråket ska vara tillgänglig för underjordiska ledningar.

## Angöring inom kvartersmark

Inom kvartersmark ska finnas möjlighet för leverans och varumottagning. Inom kvartersmark kommer bostadsgårdarna vara tillgänglig för bil vid exempelvis in- och utflytt, samt leverans och för utryckningsfordon. Kvartersgatorna på bostadsgårdarna angörs norr om från Ringvägen. Garagen kommer även att ha in- och utfart mot Ringvägen. Se figur 22 och 23 för bostadsgårdens utformning med tilltänkta kvartersgator och placering för infart till garage.



Figur 22. Kvarter 1:s bostadsgårds utformning med tilltänkta kvartersgator. Bild: Kirsh + Dereka Arkitekter.



Figur 23. Kvarter 2:s bostadsgårds utformning med tillänkta kvartersgator. Bild: Kirsh + Dereka Arkitekter.

## Parkering

Parkering inom kvartersmark löses genom underjordiska garage med totalt cirka 150 platser, två garage är planerade i kvarteren och främst under bostadsgårdarna.

Framtagen mobilitetsutredning har föreslagit ett parkeringstal för parkering inom kvartersmark utifrån parkeringsstrategin som antogs av kommunstyrelsen 2018-12-12 § 272, samt dess tillämpningsdel som antogs av stadsbyggnadsnämnden 2018.<sup>7</sup>

Med planförslagets lägenhetsfördelning, besöksparkering samt parkering för verksamheter är parkeringstalet enligt steg 1-3 i parkeringsstrategin 225 p-platser, vilket innebär ett parkeringstal på cirka 0,7 platser per lägenhet.

Parkeringstalet kan sänkas ytterligare om mobilitetstjänster och samnyttjande genomförs. Samnyttjande innebär att fastighetsägare/byggaktör kan påvisa att bilparkeringsplatser till bostäder samnyttjas med parkeringsplatser till andra verksamheter. Det innebär att olika användare nyttjar samma parkeringsplatser eftersom de har olika behov av parkering sett över dygnet och veckan.

För detaljplaneområdet föreslås att samnyttjande sker genom att all parkering i de bägge garagen samnyttjas. Verksamheters parkeringsbehov föreslås dock i första hand tillgodoseas i det västra garaget. Samnyttjandet bygger på att boende och besöksparkering kommer att kunna parkera i bägge garagen, beroende på vart det finns ledig parkering för stunden. Under de tider som verksamheter håller stängt bedöms behovet av besöksparkering till bostäderna vara som störst vilket underlättar samnyttjandet. En beräkning har gjorts avseende vilken tid på dygnet som har högst beläggningsgrad, vilket är nattetid då behovet är på totalt 180 parkeringsplatser/0,57 parkeringsplatser per lägenhet, se figur 21.

<sup>7</sup> Mobilitetsutredning, Sweco, 2023-02-03



Lokaltyp/tidpunkt	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Bostäder	75%	75%	75%	95%
Besök till bostäder	30%	70%	50%	30%
Verksamhet	40%	85%	100%	0%

Tabell 12: Tabellen visar antalet bilplatser som behövs för samnyttjande under olika tidpunkter. Den dimensionerande situationen är markerat med rött.

Lokaltyp/tidpunkt	Vardag 10–16	Fredag 16–19	Lördag 10–13	Natt
Bostäder	135,5	135,5	135,5	171,6
Besök till bostäder	7,7	17,9	12,8	7,7
Verksamhet	6	12,7	15	0
<b>Totalt</b>	<b>149</b>	<b>166</b>	<b>163,2</b>	<b>180</b>

Figur 24. Beläggingsgrad för parkering inom kvartersmark. Källa: Sweco

Genom att använda mobilitetstjänster kan efterfrågan på parkering reduceras ytterligare med upp till 20 % om fastighetsägare/byggaktör säkerställer mobilitetsåtgärder enligt kommunens parkeringsstrategi. I framtagna mobilitetsutredning föreslås en kombination av olika mobilitetsåtgärder som främjar ett ökat cykelanvändande och ett delat bilägande. För att främja cykelanvändande föreslås bland annat cykelpoolplatser som kan inkludera elsparkcyklar och last, cykelpoolplatserna föreslås i varje garage med ett gratis medlemskap de fem första åren. Andra åtgärder för cykel är att tillhandahålla attraktiv cykelparkering och att det ska finnas utrymmen för att låna verktyg som cykelpump samt möjlighet till tvätt i någon av garagen.

Inom kvartersmark på båda bostadsgårdarna föreslås fyra bilpoolsbilar med ett gratis medlemskap de fem första åren för boende inom kvarteret. Olika åtgärder föreslås som syftar till att underlätta livet utan bil, vilket innebär åtgärder som gör att vardagslivet kan förenklas, exempelvis genom att det finns paketboxlösningar inom kvarteret, eller att nyinflyttade erbjuds gratis kollektivtrafikbiljett i 90 dagar.

För att parkeringstalet ska sänkas med 20% behöver exploatör redovisa i bygglovsskedet att de föreslagna mobilitetstjänsterna kan säkerställas genom till exempel avtal med bil- och cykelpool eller liknande. Säkerställs och genomförs steg 4-5 landar parkeringstalet på 145 platser fördelat på 315 lägenheter, vilket motsvarar en parkeringsnorm på 0,46 platser per lägenhet. Om inte samnyttjande eller mobilitetstjänster implementeras behöver fler parkeringsplatser tillskapas och parkeringsnormen är då på 0,72 platser per lägenhet. Parkeringstalet med föreslagen lägenhetsfördelning skulle då motsvara 225 platser. Finns det inte möjlighet att tillskapa fler parkeringsplatser inom kvartersmarken behöver i så fall antalet lägenheter reduceras för att klara av parkeringstalet.

Inom kvartersmark kommer ytan där det idag finns plats för 24 allmänna parkeringsplatser kunna omvandlas till torg eller bostäder. Ytan kommer därmed inte längre vara tillgängligt för allmän parkering. Längs med Ringvägen upprättas nya kantstensparkeringar, vilka är avsedda för allmän parkering och besökare till exempelvis verksamhetslokaler och lägenheter i Västerhaninge. På allmän platsmark tillkommer cirka 24 platser längs Ringvägen.

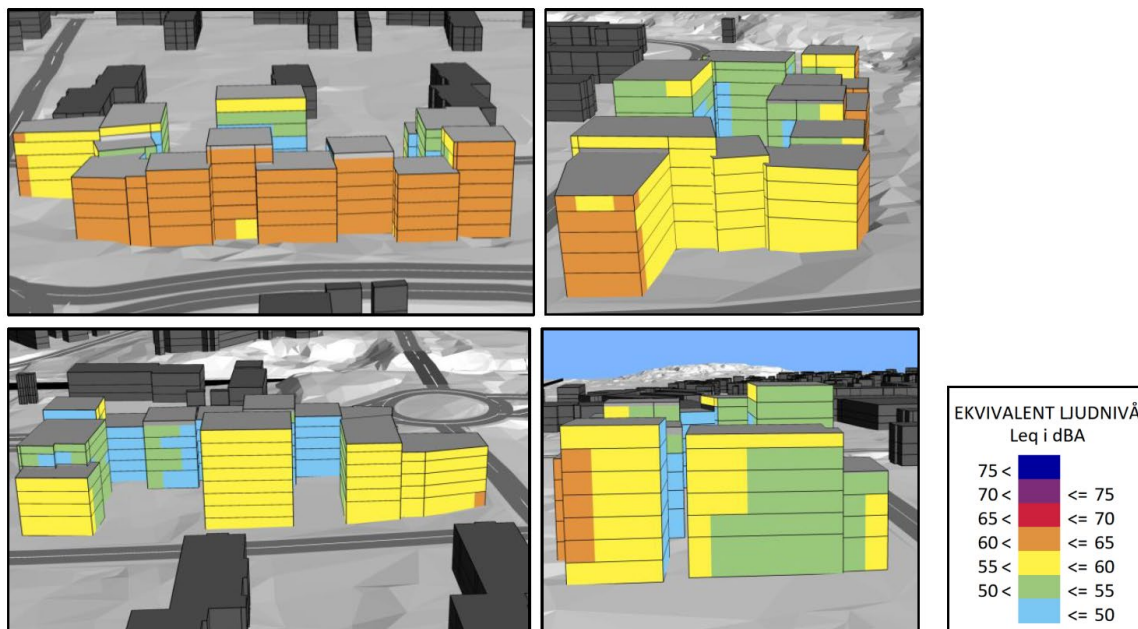
## Cykelparkering

Boendeparkering för cykel kommer att anläggas delvis inomhus i källare och delvis utomhus inom kvartersmark. Framtagen mobilitetsutredning föreslår att cykelparkering till boende och besökare kan samnyttjas och parkeringsbehovet på så vis minska. Utredningen föreslår cirka 700 platser för cykelparkering vilket ger en cykelparkeringsnorm på 2,22 cyklar per lägenhet vilket kommuner bedömer är en rimlig norm att utgå ifrån. I detta ingår även cykelparkering för arbetande och besökande.

## HÄLSA OCH SÄKERHET

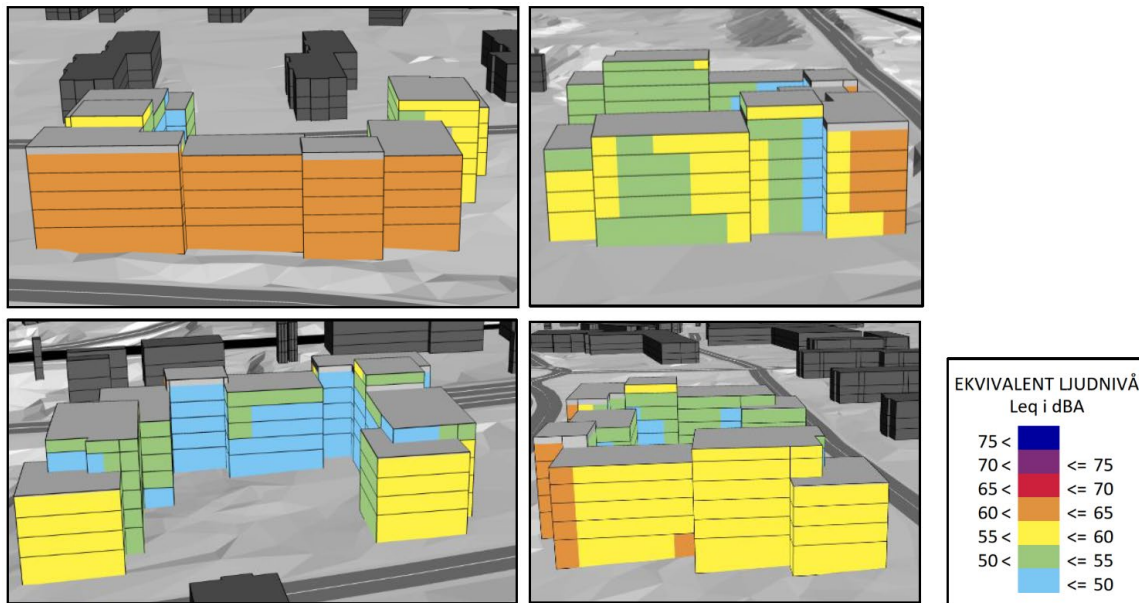
### Buller

I figur 21 nedan redovisas ekvivalent ljudnivå vid planförslagets fasad från väg- och spårtrafikbuller för år 2022. De högsta beräknade ljudnivåerna uppgår till 64 dBA och återfinns vid fasad mot Nynäsvägen. Ingen del av fasaderna mot Nynäsvägen beräknas få ljudnivåer på 55 dBA eller lägre. På byggnadernas baksidor beräknas ljudnivån i huvudsak ligga inom spannet 50-55 dBA. Byggnaden närmast Åbyvägen beräknas få ljudnivåer mellan 57 och 62 dBA. För prognosår 2040 är det några mindre skillnader. De högsta beräknade ljudnivåerna uppgår till 66 dBA och återfinns vid fasad mot Nynäsvägen. Ingen del av fasaderna mot Nynäsvägen beräknas få ljudnivåer på 55 dBA eller lägre. På byggnadernas baksidor beräknas ljudnivån vid fasad i huvudsak ligga inom spannet 50-55 dBA. Byggnaden närmast Åbyvägen beräknas få ljudnivåer mellan 59 och 63 dBA.<sup>8</sup>



Figur 25. Ekvivalent ljudnivå vid fasad. Kvarter A, 2022. Bild: Efterklang

<sup>8</sup> Trafikbullerutredning, Efterklang, 2022-05-18



Figur 26. Ekvivalent ljudnivå vid fasad. Kvarter B, 2022. Bild: Efterklang

Enligt förordning (2015:216)<sup>9</sup> bör de bostäder som inte uppfyller riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad, ha minst hälften av bostadsrummen vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider nattetid. Detta uppnås ej i byggnadsdelen närmast Åbyvägen och Ringvägen. I de läget kan endast små lägenheter om högst 35 kvadratmeter placeras i och med att den ekvivalenta ljudnivån där inte överskrider 65 dBA ekvivalent ljudnivå.

Enligt förordningen ska en ekvivalent ljudnivå på som högst 50 dBA uppfyllas vid uteplats. För att uppnå detta kommer det att krävas att lokala bullerskyddskärmar uppförs. Detta kan detaljstuderas i den fortsatta projekteringen.

## Trygghet

Genom ett möjliggöra ett förtätat gaturum med öppna fasader förväntas planen bidra till en mer levande och trygg stadsmiljö utan skymda baksidor, där den upplevda otryggheten under dygnets mörka timmar har förutsättningar att minska.

Bebyggelsens olika funktioner lägger grunden för en levande miljö dygnet runt vilket också stärker tryggheten i området.

## Risk

Framtagen riskutredning föreslår riskreducerande åtgärder, bland annat föreslås att fasader mot väg 257 utförs i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI 30 (gäller de byggnader som är placerade närmast väg 257 på ett avstånd om 30 meter från närmsta väggkant). För fönster krävs inga åtgärder. Som skydd mot störningar gäller därför en generell planbestämmelse inom planområdet som säger att fasader i riktning mot Nynäsvägen utförs i obrännbart material eller lägst brandteknisk klass EI 30 eller motsvarande. Fönster utförs i brandteknisk klass EW 30 eller motsvarande.

<sup>9</sup> Enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader 3 § 3 § bör inte buller från spårtrafik och vägar överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats. Om detta överskrider bör hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida med som högst 70 dBA maximal ljudnivå nattetid. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Utrymningsmöjlighet ska finnas som inte vetter i riktning mot väg 257. Detta för att möjliggöra utrymning (gäller de byggnader som är planerade närmast väg 257 och inom 30 meter från närmsta väggkant). Friskluftsintag placeras på skyddad sida (riktas bort från Nynäsbanan) eller på tak för att minska risken för att gas sprids in i byggnader (inom 80 meter från närmaste spårmit).<sup>10</sup>

## Brand och utrymning

Oavsett hur utrymning från de nya bostäderna ordnas krävs uppställningsplatser för räddningsfordon inom 50,0 meter från angreppspunkten. För att detta ska gå att lösa krävs att räddningsfordon kan köras in på bostadsgården och cykelvägen. Ytorna kommer därför att förstärkas för att klara de bärlastkrav som krävs för att räddningsfordon ska kunna köra in och ställas upp längs vägen.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram som föreslår lämplig dagvattenhantering<sup>11</sup>. Utredningen har utgått från ett äldre planförslag, men dess slutsatser kvarstår och bedöms gälla även för nuvarande planförslag, då planförslaget inte har reviderats på ett sådant sätt att hårdgjord yta inom planområdet ökat. Utredningen har utgått ifrån kommunens riktlinjer för hållbar dagvattenhantering, som föreslår att mark motsvarande 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan inom kvartersmark respektive allmän platsmark ska reserveras för infiltrationsytor för dagvatten vid ny- och ombyggnationer. Dagvattenutredningen har även utgått ifrån att fördröjningsåtgärder ska dimensioneras att uppehålla en avrunnen volym om motsvarande 20 mm regn.

Planförslaget innebär att markanvändningen med bostäder, torgyta, kantstensparkering, underjordiska garage och förrådsytor med mera gör att fler ytor inom planområdet kommer att hårdgöras. Tillgänglig yta för infiltration och fördröjning kommer minska jämfört med dagens markanvändning. Dagvattenutredningen visar att det finns möjlighet till att inte påverka den kemiska statusen i grundvattenförekomsten eller recipienten negativt, om dagvattenhantering enligt förslaget säkerställs. Eftersom dagvatten till stor del kan infiltreras bedöms inte heller den kvantitativa statusen i grundvattenförekomsten påverkas negativt.

Inom kvartersmark föreslås dagvattenhantering som exempelvis växtbäddar, skelettjordar och infiltrationsdiken. Magasinvolymen för dagvattenhanteringen uppgår till ca 94 m<sup>3</sup> i kvarter 1 och 96 m<sup>3</sup> i kvarter 2. Där det är möjligt, det vill säga i de fall där dagvattenanläggningen inte ligger ovanpå bjälklag eller utformas tät, rekommenderas att dagvattnet får infiltrera i marken direkt.

På allmän platsmark inom planområdet beräknas 69 m<sup>3</sup> dagvatten behöva fördröjas. För att få till en rening föreslås fördröjning ske genom trädplantering i täta växtbäddar. Med denna fördröjning skulle vid ett framtida 20-årsregn, 36 l/s avledas mot befintligt ledningsnät, varav 14 l/s från Ringvägen och ny kantstensparkering (om denna är hårdgjord) och 22 l/s från kvartersmarken. Dagvatten från GC-banorna antas kunna ledas till dike för infiltration.

Dagvattenutredningen visar att för avrunnet vatten, efter rening i infiltrationsvänliga ytor, kan samtliga halter minska till nivåer före exploatering. Eftersom marken inom detaljplaneområdet har god infiltrationskapacitet, och medelregn därmed kan infiltreras, antas ungefär hälften av

---

<sup>10</sup> Riskbedömning för ny detaljplan Åby Entré, Bengt Dahlgren, 2020-09-18

<sup>11</sup> Dagvattenutredning, ÅF, reviderad 2019-06-17.



årets regntillfällen inte bidra med dagvatten till Åbyån. Enligt beräkningarna bör föroreningsmängderna därmed kunna reduceras så pass mycket att detaljplanen inte bedöms bidra till en försämrad status av recipienten Husbyån.

Detaljplaneområdet är beläget ovanpå grundvattenförekomsten Jordbromalm och Hanvedens grundvattentäkt vars kvantitativa samt kvalitativa status beror av mängd samt kvalitet på grundvattnet. Därför behöver dagvattenhanteringen inom planområdet möjliggöra för infiltration som inte påverkar den kvantitativa och kvalitativa statusen för grundvattenförekomsten negativt

Framtagen dagvattenutredning gör bedömningen att den kemiska statusen i grundvattenförekomsten inte påverkas i någon större utsträckning eftersom markens reningsegenskaper är goda i kombination med att dagvattnet inte är speciellt förorenat. Eftersom dagvatten från exempelvis takytor med mera till stor del kan infiltreras bedöms inte heller den kvantitativa statusen påverkas negativt.



Figur 27. Skiss dagvattenhantering, ur Dagvattenutredning för Åby entré. Källa: Afry

## Ledningsnät

Intill planområdet går kommunala dagvatten-, spillvatten- och vattenledningar. Dimensioneringen bedöms vara tillräcklig för att kunna ansluta planerad bebyggelse.

En del ledningar som tillhör privata ledningsägare kommer att behöva flyttas. Eventuell flytt och/eller förändringar av befintliga ledningar utförs av ledningshavaren men bekostas av den som initierar åtgärden om inget annat avtalats.

## Avfall

Krav på källsortering av hushållssopor gäller enligt kommunens avfallsplan, antagen av kommunfullmäktige november 2011. Utrymme för miljöstation ska finnas i fastigheten och utformas enligt SRV:s riktlinjer. Inom kvartersmark finns rum för källsortering inom båda kvarteren. Miljörummen är placerade så att de ska vara tillgängliga och att maxavstånd från bostadsentréer inte ska vara så mycket längre än 50 meter. Sopbilar har möjlighet att stanna längs nya parkeringsfickor på Ringvägen. Entréer till miljörum ska finnas mot Ringvägen.



Figur 28. Situationsplan sophantering. Bild: Kirsh + Dereka arkitekter

## MARKFÖRHÅLLANDEN

Det geotekniska underlaget som tagits fram föreslår att grundläggning sker genom olika metoder. I västra kvarteret föreslås grundläggning sker med sulor/plattor på ett ca 0,15 m dränerande och kapillärbrytande lager av makadam eller motsvarande. På schaktbottennivån rekommenderas att det läggs ett materialskiljande lager av geotextil mellan den naturligt lagrade jorden (moränen/isälvs materialet) och makadammen. Då skikt av finkornigare jord (lera) har påträffats utmed Ringvägen, i norr, rekommenderas utökade schaktbottenkontroller samt eventuell utskiftning av finkornig eller lös jord.

I östra delen av planområdet är geologin något mer komplex, här föreslås grundläggning med hel bottenplatta på ett 0,15 m dränerande och kapillärbrytande lager av makadam eller motsvarande. På schaktbottennivån rekommenderas att ett materialskiljande lager av geotextil (typ N2) utläggs, mellan den naturligt lagrade jorden och makadammen. Delar föreslås grundläggas med spets- eller mantelburna pålar. I övergången mellan grundläggning med pålar respektive platta på mark rekommenderas att dilatationsfog utförs som kan ta upp vissa differensrörelser.<sup>12</sup>

Vid grundläggning med hel bottenplatta är det viktigt att förväntade momentansättningar studeras noga i samråd med konstruktör.

För att inte åstadkomma en permanent grundvattensänkning ska dräneringsnivåerna för nya byggnader inte ligga lägre än tidigare uppmätta grundvattennivåer. Den hittills uppmätta grundvattennivån uppgår till ca +25,8, vilket är ca 8 m under lägsta golvnivå +33,9.

Garage planeras en våning under marknivå. Då den högsta uppmätta grundvattennivån inom detaljplaneområdet håller sig omkring 8 meter under befintlig marknivå bedöms inte de planerade garagen kunna påverka grundvattennivån, givet att garagen uppförs som täta konstruktioner.

<sup>12</sup> Pm Geoteknik, Geoteknologi, 2019-02-07

# KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

## BEHOVSBEDÖMNING - MILJÖKONSEKVENSER

Planavdelningen bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken. Behovsbedömningen upprättades inför samråd och presenteras i sin helhet i ett separat dokument. Länsstyrelsen meddelade i sitt samrådsyttrande att de delade kommunens bedömning. Behovsbedömningen har uppdaterats inför granskningen och den ursprungliga bedömningen kvarstår.

Planförslaget bedöms ge något negativa effekter på naturmiljöer och ekologiska spridningssamband. De negativa effekterna har dock minimerats genom att det värdefulla naturområdet, med tillhörande buffertzona, planlagts som natur och lämnats intakt. I övrigt bedöms planen inte medföra några oacceptabla risker relaterade till hälsa och miljö, och om föreslagna planåtgärder följs kan problematiska marktekniska förhållanden hanteras på ett godtagbart sätt. Planen kommer att förändra landskapsbilden i och med att befintligt naturområde omvandlas till stadsbebyggelse. Den nya bebyggelsen får dock inte någon större negativ påverkan på den samlade kulturmiljön i Västerhaninge och planen väntas ge ett positivt tillskott när det gäller mötesplatser, tillgänglighet och trygghet.

Föreslagna planåtgärder för att begränsa miljöpåverkan redovisas nedan.

### Planåtgärder\* för att begränsa projektets miljöpåverkan

- Placering av bebyggelse utanför nyckelbiotops avgränsning.
- Östra delen av planområdet planläggs som NATUR med syfte att säkerställa att nyckelbiotop och den direkta omgivningen kring Åbyån kan fortsätta vara naturmark.

\*) Till planåtgärder räknas planbestämmelse eller åtgärder via tecknade avtal eller kommunalt beslutade och finansierade åtgärder.

## BARNKONSEKVENSER

Detaljplanens möjliggör nya bostadsmiljöer i direkt kontakt med bostadsgårdar som kan utformas som intressanta miljöer för barn. Planförslaget möjliggör för trygga och säkra gång- och cykelvägar och från tillkommande bostäder kommer det vara möjligt att ta sig till rekreationsytor så som Hanvedens idrottsplats och skogsområde utan att passera en bilväg.

## EKONOMISKA KONSEKVENSER

### Kostnader för Haninge kommun

Kommunen har kostnader för utbyggnad samt drift av allmän platsmark inom detaljplaneområdet, vilken omfattar bland annat gator. Investeringskostnaden för kommunen täcks av kommande markförsäljning.

Kommunen har även kostnader för utbyggnad samt drift av kommunala vatten-, avlopps- och dagvattenledning. 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.

### Inkomst till Haninge kommun

Kommunen får intäkter när de byggrätter som planeras på kommunens mark säljs. Markförsäljningen och villkoren för denna regleras i ett kommande marköverlåtelseavtal som normalt tecknas i samband med detaljplanens antagande.

### Kostnader för byggaktören

Byggaktörens kostnader består av alla exploateringskostnader inom kvartersmark. För att bilda fastigheter som kan bebyggas i enlighet med detaljplanen behöver en ansökan om lantmäteriförrättning göras. För att tillskapa lämpliga fastigheter kan gemensamhetsanläggning för parkeringsgarage behöva bildas och ledningsrätter upphävas. Kostnader för lantmäteriförrättningar med mera regleras i kommande marköverlåtelseavtal.

### Inkomst byggaktören

Respektive byggaktörs inkomster består av framtida försäljning av byggrätter eller bostäder, lokaler alternativt uthyrning av bostäder och lokaler.



## FASTIGHETSKONSEKVENSER

### Detaljplanens konsekvenser för fastigheter

Fastighet	Planbestämmelser	Fastighetskonsekvens	Övrigt	Initiativ
Åby 1:27	B,C, P <sub>1</sub> , GATA, GÅNG <sub>1</sub> , E	<p>Mark reglerad med B och C, P<sub>1</sub> kan avstyckas till privata fastigheter som motsvarar den nya kvartersstrukturen.</p> <p>Mark reglerad med GATA, GÅNG<sub>1</sub>, E kommer fortsatt ligga inom kommunal fastighet Åby 1:27</p> <p>Garage under bostäder och bostadsgård kan antingen styckas till en tredimensionell fastighet eller göras till en gemensamhetsanläggning.</p>	Ny fastighet/er kan bildas inom kvartersmark	Fastighetsägare ansöker om avstyckning hos lantmäterimyndigheten
Ribby 1:421	GÅNG <sub>1</sub>	Mark reglerad med GÅNG <sub>1</sub> kommer fortsatt ligga inom kommunal fastighet Ribby 1:421		

### Detaljplanens konsekvenser för rättigheter

Rättighet	Typ	Belastar	Syfte	Konsekvenser	Övrigt
0136-05/106.1	Ledningsrätt	Åby 1:27	Starkström	<p>Bör omprövas eller upphävas då ledningen behöver flyttas till ett nytt läge.</p> <p>Ledningen är planerad att</p>	<p>En omprövning eller en upphävning handläggs av Lantmäterimyndigheten</p> <p>Kostnadsfördelning och ansvar</p>

				förläggas inom allmän platsmark inom planområdet	regleras i kommande avtal
0136-06/56.1	Ledningsrätt	Åby 1:27	Vatten	Ledningsrätt påverkas ej av detaljplanen. Ledningsrätten ligger kvar inom allmän platsmark i planområdet.	



Mark inom kvartersmark reglerad med B och C, P1 kan avstyckas till privata fastigheter som motsvarar den nya kvartersstrukturen.

*Figur 29. Kvartersmark inom planområdet som kan bli nya fastigheter.*

# 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

Plansamråd: 20 juni – 5 september 2016

Granskning: Kvartal 3, 2023

Stadsbyggnadsnämndens godkännande:

Kommunfullmäktiges antagande: Kvartal 4, 2023

Tidsangivelserna är ungefärliga och förutsätter att detaljplanearbetet går som planerat och att antagen detaljplan inte överklagas.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år och påbörjas efter det att planen vunnit laga kraft.

Under genomförandetiden har fastighetsägarna en garanterad rätt att få bygga i enlighet med detaljplanen. Om ändring eller upphävande av detaljplanen sker under denna tid kan kommunen bli ersättningsskyldig gentemot fastighetsägarna. Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla till dess att den ersätts, ändras eller upphävs. Byggrätten är dock då inte längre säkerställd och kommunen kan efter denna tid ersätta, ändra eller upphäva detaljplanen utan att behöva utge ersättning till berörda fastighetsägare för outnyttjade byggrätter som går förlorade.

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

### Ansvarsfördelning

#### *Huvudmannaskap för allmän platsmark*

Kommunen är huvudman för allmän plats (gator och naturmark) och ansvarar för utförande samt framtida drift och underhåll av dessa. Genom att marken planläggs som allmän plats får kommunen rätt att bygga ut de allmänna anläggningar som planeras.

#### *Huvudmannaskap för vatten och avlopp*

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Kommunen ansvarar därmed för drift av den allmänna VA-anläggningen inom planområdet, samt utbyggnad där så behövs. Detta innebär att kommunen ansvarar för ledningarnas utbyggnad samt framtida underhåll fram till och med varje enskild förbindelsepunkt. Anslutningspunkter upprättas cirka en halv meter utanför fastighetsgräns.

#### *Huvudmannaskap för kvartersmark*

Exploatören ansvarar för utbyggnad samt framtida underhåll av byggnader och anläggningar inom kvartersmark. Utbyggnad och framtida underhåll av VA-ledningar inom fastigheten och fram till förbindelsepunkten är fastighetsägarens ansvar. Fastighetsägaren kan även bli ansvarig att utföra och/eller bekosta arbeten för flytt och anläggandet av övriga ledningar, såsom el och teleledningar, inom den enskilda fastigheten.



### *E-områden*

E-områden reserveras för Transformatorstation. Respektive ledningsägare/huvudman bekostar och ansvarar för utbyggnaden av sin anläggning samt för att tillförskaffa sig erforderlig markåtkomst.

### *Övriga ledningar*

Respektive ledningshavare för till exempel el, tele och fjärrvärme inom planområdet ansvarar för utbyggnaden av sina respektive nät. Inom allmän platsmark samordnas dessa utbyggnader med de kommunala anläggningsarbetena. 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.

## TEKNISKA FRÅGOR

### Projektering

En projektering för utbyggnaden av gator, gång- och cykelväg samt vatten- och avlopp, inklusive dagvattenanläggningar har arbetats fram under planprocessen som underlag för allmänna platsmarken.

### Trafik

Bilparkering för boende och verksamma inom kvartersmarken anordnas i underjordiska garage och fastighetsägaren ansvarar för detta.

Gång- och cykelväg som regleras med **GÅNG<sub>1</sub>**, och vägen som regleras med **GATA** kommer vara allmän platsmark inom detaljplanområdet. Kommunen ansvarar därmed för utbyggnad och framtida drift. Inom allmän platsmark ansvarar därmed även för utförande samt framtida drift och underhåll av kantstensparkering.

### Vatten och avlopp

Planområdet är anslutet till kommunalt vatten och avlopp, vilket kommunen är huvudman för. Detta innebär att kommunen står för utbyggnad, drift och underhåll av ledningarna. Fastighetsägaren står för servisledning, nya anslutningar och tillhörande kostnader. Kommunala VA-ledningar korsar idag planområdet och kommer att behöva flyttas till allmän platsmark. Denna flytt bekostas av fastighetsägaren.

### Dagvattenhantering

Byggaktören ansvarar för dagvattenhanteringen inom planområdets kvartersmark. Fördröjning av dagvatten ska ske i enlighet med kommunens dagvattenstrategi och principerna om lokalt omhändertagande av dagvatten samt de dagvattenutredningar som tagits fram för området.

Kommunen ansvarar för att underhålla och bygga ut eventuella anläggningar som krävs för att lösa dagvattenhanteringen på allmän platsmark.

### Vattenskyddsområde

Tillstånd för utsläpp av dagvatten krävs inom sekundär skyddszon för hårdgjorda ytor och bilvägar med en yta större än 800 kvm, vilket därmed omfattar detaljplanen. Detta tillstånd ansöks hos Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund (SMOHF).

## Övriga ledningar

Respektive ledningshavare för till exempel fjärrvärme, el och tele inom planområdet ansvarar för sina ledningar, samt att ledningarna finns säkrade med någon form av rättighet, exempelvis ledningsrätt eller servitut. Eventuell flytt och/eller förändringar av befintliga ledningar utförs av ledningshavaren men bekostas av den som initierar åtgärden om inte annat avtalats.

## Övrigt

I anslutning till bygglov och byggsamråd ska projektören vid behov ta fram detaljerade geotekniska data och uppgifter om eventuell radonförekomst inför val av grundläggnings- och byggnadssätt.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (för närvarande NFS 2014:15) ska följas.

## AVTAL

Kommunen ska ingå ett marköverlåtelseavtal med en kommande byggaktör som avser genomföra bostadsexploateringen. Marköverlåtelseavtalet kommer att reglera försäljningen av marken och eventuella rättigheter kopplade till marken som ska överlätas. Andra frågor som regleras i avtalet är exempelvis ansvarsfördelningen mellan parterna, ekonomiska åtaganden, tidplaner, samordning och övriga frågor som berör genomförandet. Marköverlåtelseavtalet avses tecknas senast i samband det detaljplanens antagande.

## FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Planområdet består av fastigheten Åby 1:27 och Ribby 1:421 som ägs av kommunen, ett genomförande av detaljplanen innebär att planområdets nuvarande fastighetsstruktur kan ändras.

### Fastighetsbildning

Fastighetsbildning och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten. Fastighetsbildning/-reglering med mera kommer att kunna ske när detaljplanen har vunnit laga kraft.

Fastighetsstrukturen fastställs inte i detaljplanen men utgångspunkten för fastighetsindelningen är att gator, gång- och cykelvägen genom planområdet, underjordiska ledningar och tekniska anläggningar ska ligga på allmän platsmark. Detta innebär att planens två kvarter inom kvartersmark föreslås hamna på två olika fastigheter. Fastighetsgränserna föreslås följa kvartersmarken så att användningsområdena **BP<sub>1</sub>**, **BCP<sub>1</sub>** hamnar inom två nya fastigheter, medan den allmänna platsmarken **GATA**, **GÅNG<sub>1</sub>** samt de tekniska anläggningarna **E** föreslås ligga kvar inom fastigheten Åby 1:27.

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Kostnader

Kommunen bekostar utbyggnad av den allmänna platsmarken inom planområdet, vilket gäller allmän platsmark med användningsområde **GATA** och **GÅNG<sub>1</sub>**

Exploatören svarar för alla exploateringskostnader inom respektive kvarter.

Planarbetet finansieras genom plankostnadsavtal mellan Haninge kommun och Gotska Fastighets AB. Ingen planavgift kommer därför tas ut i samband med bygglov.

Fördelning av kostnader mellan kommunen som markägare och den kommande byggaktören regleras i marköverlåtelseavtalet.

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

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

Kaj Brantemark	Exploateringsingenjör, kommunstyrelseförvaltningen
Harald Andersson	Miljöplanerare, stadsbyggnadsförvaltningen
Johanna Andersson	Planarkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen
Karin Österdahl	Anläggningsingenjör, kommunstyrelseförvaltningen
Christian Bascunan	Enhetschef VA, stadsbyggnadsförvaltningen
Regina Lindberg	Trafikingenjör, stadsbyggnadsförvaltningen
Andreas Paulson	Stadsarkitekt, stadsbyggnadsförvaltningen