

Detaljplan för del av Täckerråker 1:10  
Vega

# PLANBESKRIVNING



## GRANSKNINGSHANDLING

Standardförfarande  
2019-08-12

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                           |    |
|-------------------------------------------|----|
| INLEDNING .....                           | 3  |
| FÖRUTSÄTTNINGAR.....                      | 10 |
| FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG .....          | 19 |
| KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE..... | 28 |
| DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE .....          | 34 |
| ADMINISTRATIVA FRÅGOR.....                | 37 |

# INLEDNING

## DETALJPLANENS HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Behovsbedömning
- Samrådsredogörelse

## UTREDNINGAR

Som underlag för framtagandet av detaljplanen finns ett antal utredningar. Dessa står beskrivna nedan.

- Dagvattenutredning inom fastighet Täckerråker 1:10 i Vega, Haninge kommun. Geosigma 2019-05-28.
- Markteknisk undersökningsrapport avseende geoteknik - Täckerråker 1:10, Vega. Geoveta 2018-09-26.
- Geotekniskt utlåtande inför markarbeten, Täckerråker 1:10, Vega. Geoveta 2018-11-29
- Solstudie för Täckerråker 1:10, vår/sommar/höst/vinter, Liljewall arkitekter 2019-06-13

## BAKGRUND

Den 26 september 2016 § 264 gav kommunstyrelsen stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att ta fram ny detaljplan som utreder möjligheten att bygga flerbostadshus inom fastigheten Täckerråker 1:10. Det aktuella planområdet är planlagt sedan tidigare för bostäder men har ännu inte bebyggt. Resterande del av fastigheten utgörs av vägområde. Bovieran AB har sedan en tid tillbaka fört en dialog med Haninge kommun om att finna en lämplig placering för ytterligare ett av sina koncepthus inom kommunen, i likhet med det som har uppförts i Västerhaninge. Kommunen fann då fastigheten Täckerråker 1:10 i Vega som en lämplig placering för ett mindre flerbostadshus som är anpassat till tätbebyggda områden och upptar en mindre yta än det i Västerhaninge.

Mellan den 23 november 2018 och 17 januari 2019 var planförslaget ute på samråd vilket innebär att den som berörs av planen hade möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget. Syftet med samråd är att samla in synpunkter som kan påverka detaljplanens utformning. I *Samrådsredogörelsen* går det att ta del av inkomna synpunkter och planavdelningens kommentarer, samt de revideringar av planförslaget som gjorts till granskningsskedet. Se vidare under avsnittet ”*Planprocessen*”.

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanens syfte är att möjliggöra bostadsbebyggelse med flerbostadshus på platsen samt en utveckling av gång- och cykelstråk längs omkringliggande gator. Detaljplanen ska även säkra en erforderlig dagvattenhantering.

Planområdet är sedan tidigare planlagt för parhus men ska ersättas med ny detaljplan som även tillåter flerbostadshus. Detta görs för att möta dagens efterfrågan på bostäder i området samt för att möjliggöra bostäder i ett kollektivtrafikhärläge. Planen är flexibel för olika sorters bostadsbebyggelse men arbetet har utgått från Bovieran AB:s förslag om flerbostadshus i tre

separata huskroppar med inglasad vinterträdgård.

## Läge och areal

Planområdet utgör en area om cirka 6300 kvadratmeter och är beläget i Vega, cirka 500 meter nordväst om den nya pendeltägsstationen som öppnade i april 2019.



**Figur 1.** Planområdet i förhållande till Handen centralort. Planområdet är markerat i rött.



**Figur 2.** Karta över Vega med nya pendeltägsstationen i kartans mitt. Planområdet är markerat i rött.

## MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Haninge kommun är ägare av Täckerråker 1:10 men har för avsikt att överlåta en del av fastigheten till Bovieran AB.

## 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 standardförfarande enligt PBL 2010:900.

Pilen nedan visar planprocessens olika skeden och nu är detaljplanen i granskningsskedet. För mer information om planprocessen, se kommunens hemsida ([www.haninge.se](http://www.haninge.se)).



## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Nedan redogörs för tidigare ställningstaganden för området och riktlinjer för markanvändningen.

### Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFS)

Vega ingår, tillsammans med Handen, i Haninges regionala stadskärna och pekas i RUFS 2050 ut som en av totalt åtta så kallade *regionala stadskärnor*.<sup>1</sup> Här kommer den största delen av Haninges bebyggelseutveckling att ske fram till år 2030. Vega får en helt ny stadsdel med drygt 3 000 nya bostäder och över 10 000 invånare och även en ny pendeltågsstation och trafikplats. Som en utpekad regional stadskärna ska området Handen-Vega utvecklas till en trygg stadsmiljö som är attraktiv för boende och verksamheter i hela södra Stockholmsregionen. På så sätt används marken mer effektivt och förutsättningar skapas för bättre service, mer kollektivtrafik och ett större utbud på nära håll i hela länet.<sup>2</sup>

### Utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan

Utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan Haninge, antaget 2011-02-07, har utarbetats som ett led i Haninge kommuns strävan att utveckla sin stad och samtidigt leva upp till intentionerna i den Regionala Utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS). Nedan beskrivs de riktlinjer som utvecklingsprogrammet anger för bebyggelse och livsmiljö inom den regionala stadskärnan, där planområdet ingår:

#### *Bebyggelse*

En förtätning av centrala Haninge med utveckling av grönområden och parker ska stärka stadskärnans attraktionskraft. Svenska folket lever längre och i framtiden kommer allt mer av omsorgen att ske i hemmet, snarare än på vård- och omsorgsboenden. Bostäderna som byggs i Haninge måste anpassas till äldres behov samtidigt som de är attraktiva på bostadsmarknaden.

<sup>1</sup> <http://www.rufs.se/rufs-2050/sammanfattning/>

<sup>2</sup> Utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan, antaget 2011-02-07.

### *Befolkning*

Som utgångspunkt i stadsutvecklingen krävs att fler människor bosätter sig i centrum för att staden ska kunna driva sin egen utveckling och utvecklas till en regional stadskärna. För att Haninge i framtiden ska kunna utvecklas till en modern attraktiv stad ska centrum göras tilltalande för boende, handel, kultur, kommunikation och utbildningsväsende.

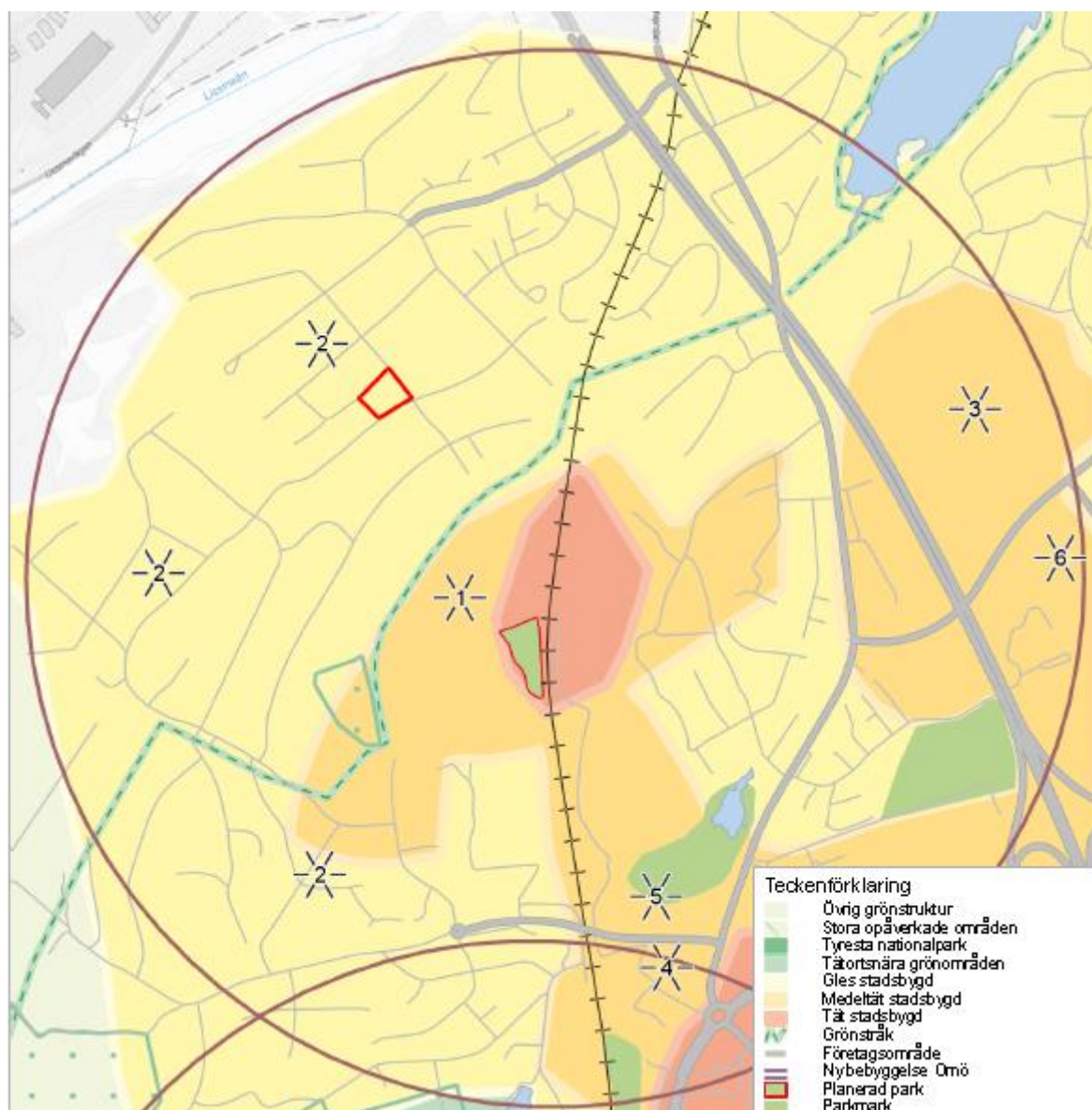
### *Infrastruktur*

En förutsättning för att framtidens Haningebor ska kunna välja buss och cykel är att busslinjerna ökar sin turtäthet och anpassas till stadskärnan. Attraktiva gång- och cykelvägar ska vara trygga och lättillgängliga och anläggs i harmoni med övrig nybyggnation. Bättre kommunikationer till och från Stockholms stadskärna, mellan de regionala stadskärnorna och mellan kommundelarna ökar Haninges attraktivitet som etableringsort för människor och företag.

Planområdet är beläget inom avgränsningen för den regionala stadskärnan. Då detaljplanen för Täckeråker 1:10 möjliggör bebyggelse med utgångspunkt i de äldres behov och skapar förutsättningar för fler gång- och cykelvägar i området bedöms planen vara i linje med utvecklingsprogrammet för den regionala stadskärnan. De åtgärder som inryms i planförslaget bedöms vara i linje med riktlinjerna för bebyggelseutvecklingen i Haninge med en blandad bebyggelse och förtätning i kollektivtrafiknära lägen.

## Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050

Enligt kommunens översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige 2016-11-07, är planområdet utpekade som *gles stadsbygd* vad gäller framtida markanvändning. Gles stadsbygd innebär att den ska förbli glesare än den medeltäta eller den täta – men det är fortfarande stadsbygd och inte landsbygd.<sup>3</sup> Planområdet är beläget inom förtätningszonen för Vega som innefattar en radie om 1200 meter från den nya pendeltågsstationen. Fastigheten Täckerråker 1:10 ligger därmed i ett kollektivtrafikhärläge, med knappt 800 meters gångväg till den nya stationen. I översiktsplanen står vidare beskrivet att när Vega växer fram prioriteras gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik framför biltrafiken. De nya trafiklösningarna ger människor möjlighet att resa smidigt och tryggt oavsett färdmedel. Kombinationen av väg och järnväg syftar till att binda samman regionens trafiksystem samtidigt som den avlastar trafikflödet.



**Figur 3.** Förtätningssåzon för Vega, planområdet är markerat med röd linje. Karta från Översiktsplan 2030, s. 24.

Planområdet ligger även i nära anslutning till det utpekade utvecklingsområdet i Kolartorp där det finns möjlighet till förtätning och permanentboende. I Hermanstorp och Kolartorp planläggs fritidshusområdena för att det ska bli möjligt att förtäta dem med boståder, bygga ut kommunalt

<sup>3</sup> Översiktsplan 2030 med utblick mot 2050, antagen 2016-11-07 (s. 21).

vatten och avlopp samt förbättra vägstandarden. Områdenas karaktär ska behållas trots förtätningen.

När Vega byggs ut ges förutsättningar för en levande stadsdel genom tydliga och promenadvänliga torg- och gaturum, sammanhängande bebyggelse längs gatorna och ett gatuliv som i centrum berikas av verksamheter och service. Förutom bostäder får Vega även ny service, nya verksamheter och ett nytt kommundelscentrum. Boendemiljön anpassas efter den nya tidens behov.

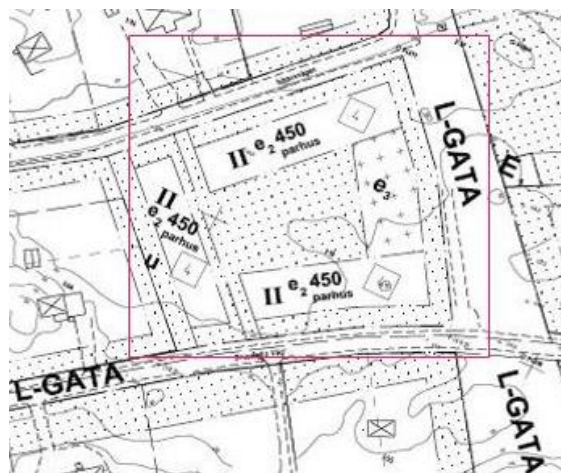
En del av visionen i översiktsplanen är att Haninge ska erbjuda attraktiva och hållbara boenden där invånarna kan skapa sig det boende som stämmer överens med deras behov. Detta möjliggörs genom att kommunen planerar för blandade och tillgängliga boenden och upplåtelseformer.<sup>4</sup> Planeringen ska syfta till att möjliggöra för boenden som är anpassade för samtliga åldersgrupper vilket ger en variation i området och öppnar upp för möten mellan kommunens alla medborgare.<sup>5</sup>

Genom att skapa förutsättningar för flerbostadshus anpassat för en äldre målgrupp inom ett villaområde som idag bebos av många barnfamiljer, skapas blandade upplåtelseformer anpassade för flera åldersgrupper med olika behov. Planavdelningen bedömer att planförslaget ligger i linje med gällande översiktsplan.

### Detaljplaner och områdesbestämmelser

Området regleras i dagsläget av gällande detaljplan (D146). Detaljplanen vann laga kraft 2002-09-18 och genomförandetiden gick ut 2013-09-18.

Enligt gällande plankarta regleras platsen som parhusbebyggelse i två våningar med en högsta byggnadshöjd på 6,5 meter. Sammanlagt kan 12 stycken parhus uppföras inom fastigheten. Då flerbostadshus inte ryms inom regleringarna i gällande plankarta tas en ny detaljplan fram för området.



Figur 4. Utdrag ur plankartan, detaljplan D146.

### Kommunala hållbarhetsmål

Haninge kommun strävar efter en långsiktigt hållbar utveckling - både 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>6</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 miljökvalitetsmål.

I Haninge kommun formulerar kommunfullmäktige mål för hållbar utveckling i mål och budget. De mål som berör stadsbyggnad är följande:

- God livsmiljö för nuvarande och kommande generationer
- Nya bostäder i bra lägen
- Trygga invånare med inflytande och delaktighet
- God folkhälsa
- Hög tillgänglighet

<sup>4</sup> Översiktsplan 2030 med utblick mot 2050, antagen 2016-11-07 (s. 16-17).

<sup>5</sup> Hitta.se. Sökord: Vardövägen.

<sup>6</sup> Definition av begreppet hållbar utveckling från 'Vår gemensamma framtid' (Bruntlandsrapporten 1987).

(Mål och budget 2019-2020, fastställd 2018-06-11)

Kommunfullmäktige har antagit följande dokument som vägleder arbetet för hållbar utveckling: Vattenplan (2012-10-15), Klimat- och energistrategi (2014-02-10) och Naturvårdsplan (2016-04-18), Klimat- och miljöpolitiskt program (2017-10-09). De övergripande mål som berör stadsbyggandet är:

- Alla vattenförekomster i Haninge ska uppnå god ekologisk och god kemisk status senast 2027 (EU:s ramdirektiv för vatten).
- Utsläppen av växthusgaser ska inom Haninge fram till 2020 ha minskat med 40 % jämfört med 1990. År 2050 sker inga nettoutsläpp av växthusgaser i Haninge.
- Skydda och utveckla naturvärden, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.
- Planering och byggande sker resurseffektivt och klimatanpassat samt bidrar till en god och hälsosam livsmiljö. Ekosystemtjänster i den byggda miljön värnas och utvecklas.

## RIKSINTRESSEN

Det finns inga områden av riksintresse inom planområdet.

# FÖRUTSÄTTNINGAR

## BESKRIVNING AV OMRÅDET

Fastigheten Täckerråker 1:10 ligger i Vega, i den nordvästra delen av Haninge kommun. Vega växte fram på 1940-talet när fritidshus byggdes i området. Sedan dess har området utvecklats med fler permanentboenden och Vega är i nuläget i full gång med att utvecklas till en egen stadsdel med flerbostadshus och service.

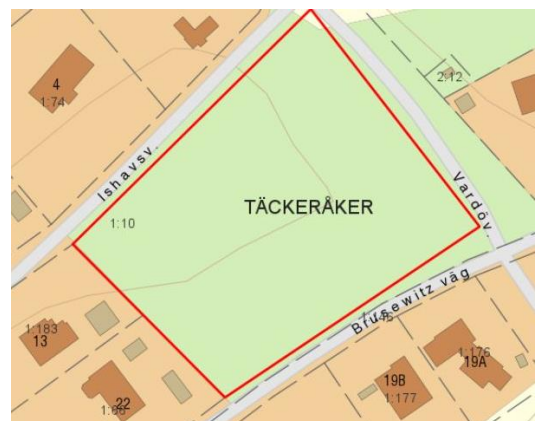


**Figur 5.** Ortofoto över Täckeraåker 1:10 med ungefärlig plangräns markerad i rött.

## BEBYGGELSE OCH STADSBILD

Planområdet har ett kollektivtrafikhärläge intill lokalgatan Vardövägen då det är knappt 800 meter gångväg till den nya pendeltågsstationen i Vega. Planområdet avgränsas av Ishavsvägen, Vardövägen, och Bruswitz Väg samt av grannfastigheterna Täckerråker 1:183 och 1:66 som är bebyggda med friliggande villor. Planområdets totala areal är cirka 6 300 kvadratmeter.

Bebyggelsen kring planområdet består främst av enbostadshus i upp till två våningar. Ett flertal flerbostadshus i tre våningar finns cirka 150 meter bort vid Haugans gränd samt en skola i två våningar norr om planområdet.



**Figur 6.** Karta över omkringliggande gator med ungefärlig plangräns markerad i rött.

## KULTURMILJÖ OCH FORNLÄMNINGAR

Inom planområdet finns ingen utpekad kulturmiljö och inga kända fornlämningar. Om en fornlämning skulle hittas inom området är detta anmälningspliktigt enligt kulturmiljölagen och ska anmälas till Länsstyrelsen i Stockholms län.

## NATUR OCH LANDSKAPSBILD



*Figur 7. Foto över del av planområdet från Vardövägen.*

Planområdet utgörs idag av ett mindre skogsparti med blandskog. Marken bildar en liten sänka i förhållande till omkringliggande vägar. Äldre tall, gran och björk finns inom planområdet. Det finns även gott om död ved (både stående och fallna träd) inom planområdet. Träden bidrar med temperaturreglerande effekter, ger ett visst vindskydd och reglerar dagvatten. Inom fastigheten finns inga inventerade särskilda naturvärden enligt *Naturkatalogen*.

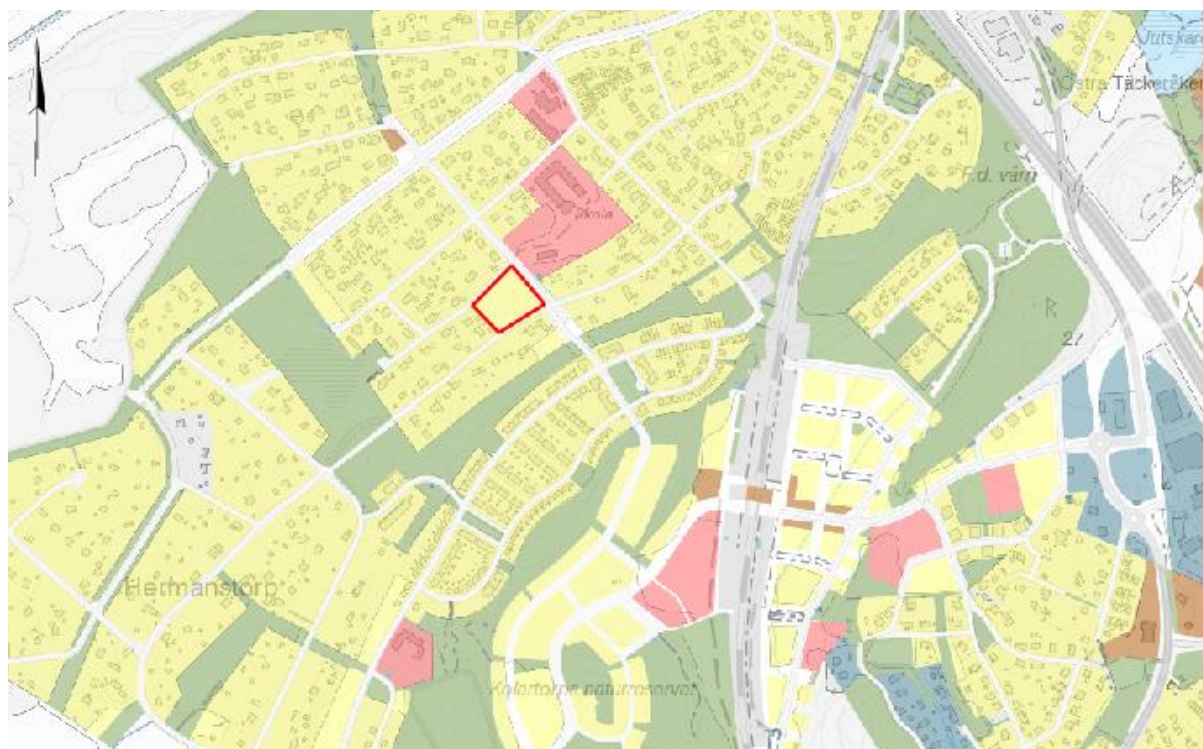
Det finns tre naturreservat i områdets närhet där det närmaste är det mindre reservatet Kolartorp, strax söder om planområdet. Söder om Kolartorp ligger naturreservatet Rudan och västerut finns det större reservatet Lännaskogen beläget i Huddinge kommun. Exploateringen av planområdet bedöms inte innebära någon negativ påverkan på dessa områden.



*Figur 8. Foto taget inom planområdet.*

## REKREATION OCH LEK

Planområdet utgör idag en mindre ostörd zon, även om den inte är planlagd som en sådan. Det finns gott om upptrampade stigar inom planområdet vilket tyder på att skogsdungen har vissa rekreationsvärden som strövområde eller utrymme för spontan lek. Närmaste kommunala lekplats finns inom 500 meters gångväg vid *Lustigs gränd* längs Barents väg. Det finns flera större skogspartier i närområdet som har högre värden som ostörda zoner. Söder och väster om planområdet finns två större skogspartier, reglerade som *naturmark* i gällande planer. Tillgång till grönområden är därmed relativt god i området (se *figur 9*).



**Figur 9.** Karta över detaljplanerad naturmark i närhet till planområdet (gröna fält).

## SERVICE OCH ARBETSPLATSER

I anslutning till planområdet, på andra sidan Vardövägen, ligger grundskolan Måsöskolan (F-6). Det närmast samlade serviceutbudet finns i dagsläget vid Port 73 med dagligvaruhandel, butiker och restauranger på ett avstånd om cirka 2 km. Handen centrum ligger cirka 3,5 km söder om planområdet, med dagligvaruhandel, vårdcentral och service. Serviceutbud i form av olika typer av stormarknader finns även i Länna i Huddinge kommun, cirka 3 kilometer norr om planområdet. Närmast öster om planområdet växer Haninges nya stadsdel Vega fram, med goda möjligheter till ytterligare service och handel. Närmast stationen planeras även för tätare bostadsbebyggelse.

## GATOR OCH TRAFIK

### Gång- och cykelnät

Planområdet saknar idag separat gångbana då det varken finns längs Ishavsvägen, Vardövägen eller Brusewitz väg. Detta gör att det i dagsläget finns vissa brister i trafiksäkerheten för fotgängare. Då det bland annat är ett flertal barn som ska korsa Vardövägen från Ishavsvägen och Brusewitz väg för att ta sig till Måsöskolan behöver trafiksäkerheten för fotgängare ses över i området.

## Kollektivtrafik

Flera busslinjer trafikerar i närheten av planområdet. Dessa går mot bland annat Gullmarsplan, Jordbro, Skogås, Farsta C, Haninge C (Handen) samt Port 73. Närmaste busshållplats finns i dagsläget i direkt anslutning till planområdet på Vardövägen, där en tillfällig busslinje trafikerar sträckan Vega-Tungelsta (linje 835). Denna kommer att ledas om i takt med att detaljplanen byggs ut. Det finns även en ytterligare busshållplats på Nordenskiölds väg, cirka 450 meter från planområdet.

Cirka 500 meter öster om planområdet finns den nya pendeltågsstationen som är ett viktigt nav i den nya stadsdelen Vega. Närheten till kollektivtrafik gör planområdet lämpligt för bostäder.



**Figur 10.** Karta över närliggande kollektivtrafik. Ny pendeltågsstation anläggs i kartans mitt. Planområdet markerat i rött.

## Vägförbindelser och trafikflöden

Hastighetsbegränsning för samtliga vägar som planområdet omges av är 30 km/h. Vardövägen är huvudstråket förbi planområdet som ansluter till Nordenskiölds väg i nordväst, som sedan ansluter till Nynäsvägen och väg 73 via trafikplats Länna. Vardövägen kommer i framtiden även att anslutas till Vega allé i sydost, vilken är den väg som då kommer att ansluta planområdet till bland annat Vega pendeltågsstation och väg 73 vid Trafikplats Vega.

Vardövägen har ett mindre flöde av trafik med cirka 1800 fordon per dygn, beräknat på genomsnittet över ett år. Längs Ishavsvägen och Brusewitz väg är trafikflödet lägre med cirka 300 fordon per dygn.<sup>7</sup> Ett visst ökat trafikflöde väntas längs med Vardövägen och Brusewitz väg i samband med att pendeltågsstationen i Vega tas i bruk, då de vägar som leder dit öppnas. Även genomförandet av omvandlingsplanen för Hermanstorp kan resultera i ett ökat trafikflöde eftersom vägens kvalitet förbättras och binds samman med övrigt vägnät. Det förväntas däremot inte påverka bullervärdena i området i någon större utsträckning.

<sup>7</sup> Mätningar utförda av Nitroconsult AB, 2018-07-06.

## Parkering

I dagsläget finns ingen parkering inom planområdet. Norr om Vardövägen finns parkeringar inom mark tillhörande Måsöskolans verksamhet.

## Social miljö

Området utgörs idag till störst del av villabebyggelse. Majoriteten av de boende i området är sambos med barn.<sup>8</sup> Medelåldern är 35 år och medelinkomsten i området är högre än den är för Haninge i stort. Den vanligaste upplåtelseformen är äganderätt och vanligaste bebyggelseform är småhus. Det finns ett par enstaka hyresrätter i området.<sup>9</sup>

## Tillgänglighet

Inom planområdet är marken plan med endast 1 meter i höjdskillnad från den lägsta och högsta punkten. Gatorna runt planområdet har olika höjder där det råder höjdskillnader om 2 meter mellan Ishavsvägen och Brusewitz väg. Detta gör att planområdet bildar en sänka. Det saknas gångbanor runt planområdet.

## Trygghet

Trygghet uppfattas ofta på olika sätt av olika individer och vid olika tid på dygnet.<sup>10</sup> Planområdet utgör i dagsläget en skogsdunge med relativt tät blandskog med eftersatt underhåll där ett flertal träd har fallit. Planområdet är idag inte försett med belysning. Träden är tätt placerade vilket begränsar sikten och möjligheten att få en överblick av platsen.

## Barnperspektiv

I dagsläget finns vissa brister i trafiksäkerheten vid Vardövägen, och särskilt när det gäller att korsa Vardövägen från Brusewitz väg. Detta eftersom det saknas gångbana längs Vardövägen och närmaste övergångsställe ligger vid Ishavsvägen. Det kan tänkas att barn som bor i området kring Brusewitz väg i dagsläget använder skogsdungen som en säker passage för att komma till övergångsstället vid Ishavsvägen över Vardövägen. Då Måsöskolan ligger centralt i området finns goda förutsättningar för barn att bo och verka i området. Skolan blir även en naturlig mötesplats för många barn. Det är därför viktigt att se till att det är tryggt och säkert även för barn att röra sig i området. Då barn ofta tar sig omkring till fots eller med cykel blir detta viktiga utgångspunkter.

Under vårterminen 2018 påbörjades projektet *Säkra skolvägar* för Måsöskolan där en kartläggning över hur elever tar sig till och från skolan tas fram. Detta efter klagomål på trafikmiljön vid skolan. Åtgärder som är baserade på kartläggningen kommer senare att vidtas för att uppnå projektets mål om säkrare skolvägar i Haninge.<sup>11</sup> I samband med planläggningen av Täckerråker 1:10 har åtgärder arbetats in i detaljplaneförslaget för att förbättra möjligheten att röra sig till fots och med cykel i området, se avsnittet *”Förändringar - Planförslag”*.

---

<sup>8</sup> Hitta.se 2018. sökord: Vardövägen.

<sup>9</sup> Statistik från Statistiska centralbyrån 2017, nyckelkodsområde 140300 och 140401, Vega.

<sup>10</sup> Fysiska förutsättningar såsom eftersatt underhåll av en plats, brist på ljus och siktlinjer har visat sig kunna ha påverkan på uppfattningen av trygghet. Se t.ex. skriften *Att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv*, Boverket 2010.

<sup>11</sup> Haninge kommun 2019, *Säkra skolvägar*.

# HÄLSA OCH SÄKERHET

## Buller

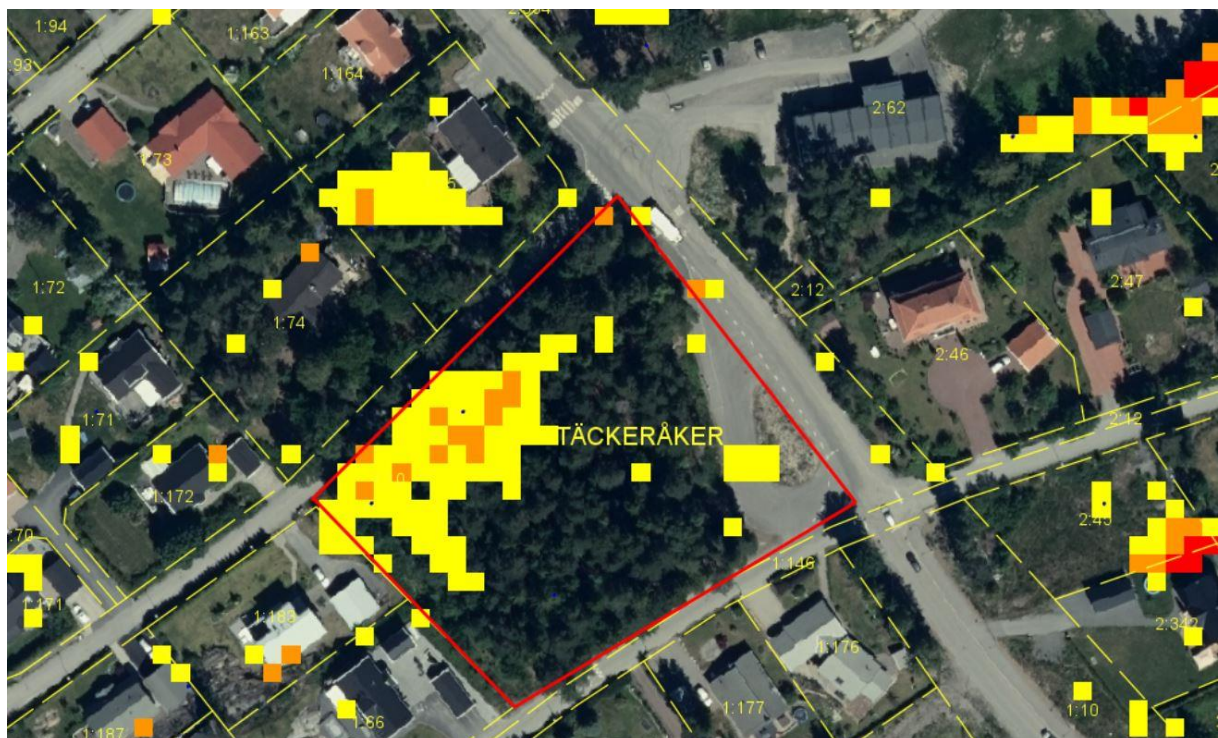
Planområdet bedöms ha god luftkvalitet. Visst buller orsakas av trafik längs med Vardövägen, Ishavsvägen och Brusewitz väg men bedöms vara inom gällande riktvärden i *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Vid fasad mot Vardövägen, som är den mest trafikerade vägen, råder bullervärden om 50-59 dBA, 2 meter över mark.<sup>12</sup>

## Radon

Planområdet ligger inte inom utpekat högriskområde för markradon men förhöjda halter kan ändå förekomma lokalt och mer detaljerade undersökningar kan därför behöva göras vid nybyggnation. I anslutning till bygglov och tekniskt samråd ska projektören vid behov ta fram detaljerade geotekniska data och uppgifter om eventuell radonförekomst inför val av grundläggnings- och byggnadssätt.

## Översvämnings- och skredrisk

Planområdet ligger något lägre än omgivande mark och bildar en liten sänka. Detta eftersom omkringliggande vägar och kvartersmark har höjts något när bebyggelsen i Vega vuxit fram. Mellan Ishavsvägen och Brusewitz väg råder höjdskillnader om cirka 2,0 meter och vid den nordvästra delen av fastigheten mot Ishavsvägen finns en liten sänka. Kommunens skyfallsanalys tyder på att det därmed råder viss översvämningsrisk i fastighetens nordvästra hörn mot Ishavsvägen (se *figur 11* nedan).



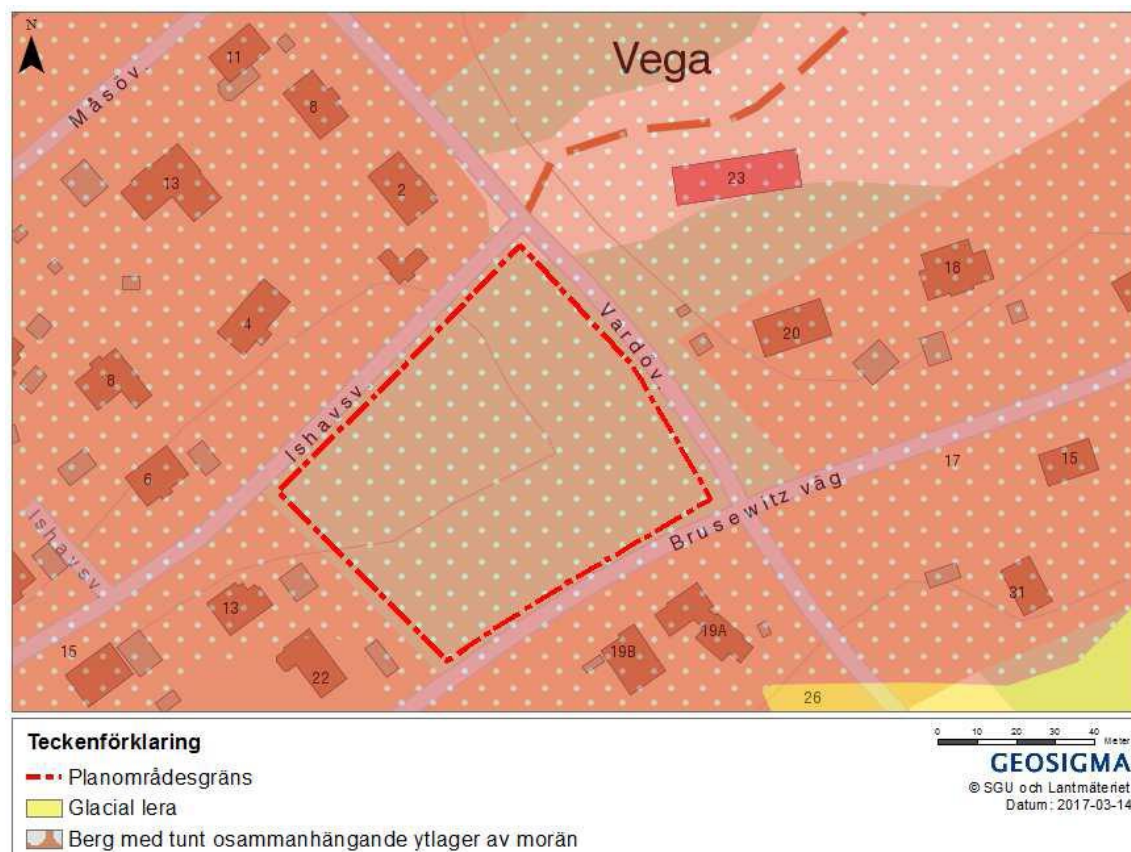
**Figur 11.** Skyfallsanalys utförd av DHI structor 2014, planområdesgräns markerad med röd linje.

<sup>12</sup> Enligt mätning av Nitroconsult AB, 2018-07-06.

## MARKFÖRHÅLLANDEN

### Geotekniska förhållanden och grundvatten

En markteknisk utredning och en dagvattenutredning har tagits fram i samband med planarbetet, och bifogas planhandlingarna. Utredningarna visar att planområdet består av urberg med ett tunt eller osammanhängande ytlager av morän. Jordarterna i området består i huvudsak av osorterad morän med relativt stor andel silt med en grundvattennivå på cirka 1,5 meter under markytan. Närmaste grundvattenförekomst är Handens grundvattenförekomst.



**Figur 12.** Geologiska förutsättningar, information från SGU och Lantmäteriet, sammanställt av Geosigma, 2017.

Den marktekniska utredningen visar på att det översta jordlagret består av organiskt material med en mäktighet på cirka 0,2 – 0,3 meter under markytan. Underliggande lager, där sådana förekommer består av sandig, siltig torrskorpelera. Djup till berg varierar från 0,0 meter till cirka 3,0 meter från markytan. Vid borrhningen blev jorden successivt blötare med djupet och vid cirka 1,5 meter nås grundvattnet. Närmast berggrunden förekommer ett skikt med blockig morän som även återfinns i områdets norra del. Ingen skredrisk bedöms föreligga inom planområdet men hänsyn måste tas till omkringliggande mark vid schaktarbeten.<sup>13</sup>

### Dagvatten och avrinning

Dagvattenutredningen som har tagits fram för området inkluderar bland annat flödesberäkningar, föroreningsberäkningar och översyn av påverkan på recipienten (miljökvalitetsnorm) samt åtgärdsförslag.<sup>14</sup> Dagvatten från planområdet avrinner till recipienten Drevviken som är en känslig recipient påverkad av bland annat övergödning. Enligt den senaste bedömningen har Drevviken

<sup>13</sup> Geoveta 2018-09-26, Markteknisk utredningsrapport Täckeråker 1:19, Vega.

<sup>14</sup> Geosigma 2019-05-28. Dagvattenutredning för Täckeråker 1:10, Vega, Haninge kommun

otillfredsställande ekologisk status. Vattenkvaliteten uppnår inte heller god kemisk status. Ämnen som inte uppnår god kemisk status i vattenförekomsten är kvicksilver, polybromerade difenyletrar (PBDE), Perfluoroktansulfonat (PFOS) och tributyltenn.

Drevviken har en fastställd miljökvalitetsnorm (MKN) som ska uppfyllas senast år 2027 och inkluderar både ”god ekologisk status” och ”god kemisk status”. Dagvattenfrågan är därför viktig i vattendrag kopplade till Drevviken för att minska belastningen. Detta innebär att ingen försämring av vattenkvaliteten får ske, tvärtom så måste vattenkvaliteten förbättras.<sup>15</sup> Träden inom planområdet underlättar i dagsläget för avvattning och rening av dagvatten i området.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Ledningsnät

Planområdet är omringat av kommunala ledningar och det finns anslutningspunkter för kommunalt vatten, spillvatten och dagvatten i närhet till planområdet. Längs Ishavsvägen och Brusewitz väg finns kommunala ledningar för vatten, spillavlopp och dagvatten. Det går även en dagvattenledning i sydväst på fastigheten som sammanbinder dagvattenledningarna i Ishavsvägen och Brusewitz väg.

### Dagvatten

När det gäller reglering av dagvattenhantering handlar det främst om att skapa goda förutsättningar för att avvatta kvartersmark och allmänna platser och att reservera de markområden som behövs för att avleda och ta hand om vattnet i allmänna vatten och avloppsanläggningar.<sup>16</sup>

I enlighet med Haninge kommuns dagvattenstrategi, antagen 2016-09-12, ska dagvatten om möjligt omhändertas lokalt, det vill säga inom fastigheten. I annat fall ska dagvattnet fördröjas innan det avleds till en recipient (dike, å, sjö, hav). Dagvattenstrategin poängterar även vikten av att arbeta med infiltrationsbenägna ytor vid exploatering, såsom grön- och grusytor. Därför ska hårdgjorda ytor begränsas.



**Figur 13.** Foto på dagvattenledning som går under Vardövägen mot planområdet och föreslagen bebyggelse.

Det finns i dagsläget kommunala dagvattenledningar runt om planområdet längs Ishavsvägen och Brusewitz väg samt en ledning som går tvärs över fastigheten som sammanbinder dessa. Det bedöms finnas god kapacitet i ledningarna och förutsättningarna för att ta hand om dagvatten lokalt är därför goda, förutsatt att åtgärdsförslagen i dagvattenutredningen efterföljs.<sup>17</sup> Det går även en dagvattenledning under Vardövägen som leder dagvatten rakt mot fastigheten vilket inte är lämpligt när fastigheten ska bebyggas. Denna kommer därför att behöva dras om under genomförandet av planen och istället förbindas med dagvattenledningarna i Ishavsvägen.

### Markavvattningsföretag

Enligt information från Länsstyrelsen i Stockholms län, åtkomlig på Länsstyrelsens WebbGIS finns flera aktiva markavvattningsföretag i närheten, se *Figur 14*.

<sup>15</sup> Vatteninformationssystem Sverige, (VISS) <https://viss.lansstyrelsen.se>

<sup>16</sup> Boverket (2018) <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/temadelar-detaljplan/dagvatten-i-detaljplan/planbestammler-om-dagvatten/>

<sup>17</sup> Geosigma 2019-05-28. *Dagvattenutredning för Täckerråker 1:10, Vega, Haninge kommun.*

| Namn                                             | ID på L St WebbGIS   |
|--------------------------------------------------|----------------------|
| <i>Ej namngivet, Drevvikens södra spets</i>      |                      |
| Östra och västra Täckeråker                      | AB_2_0520            |
| Klena Hermanstorp                                | AB_2_1647, AB_2_0863 |
| Hermastorp, Kolartorp och Klena                  | AB_2_1647, AB_2_0863 |
| <i>Ej namngivet, nära kolartorp, Hermanstorp</i> | AB_2_1647, AB_2_0863 |

**Figur 14.** Förteckning över markavvattningsföretag i planområdets omgivning, sammanställd av Geosigma 2017.

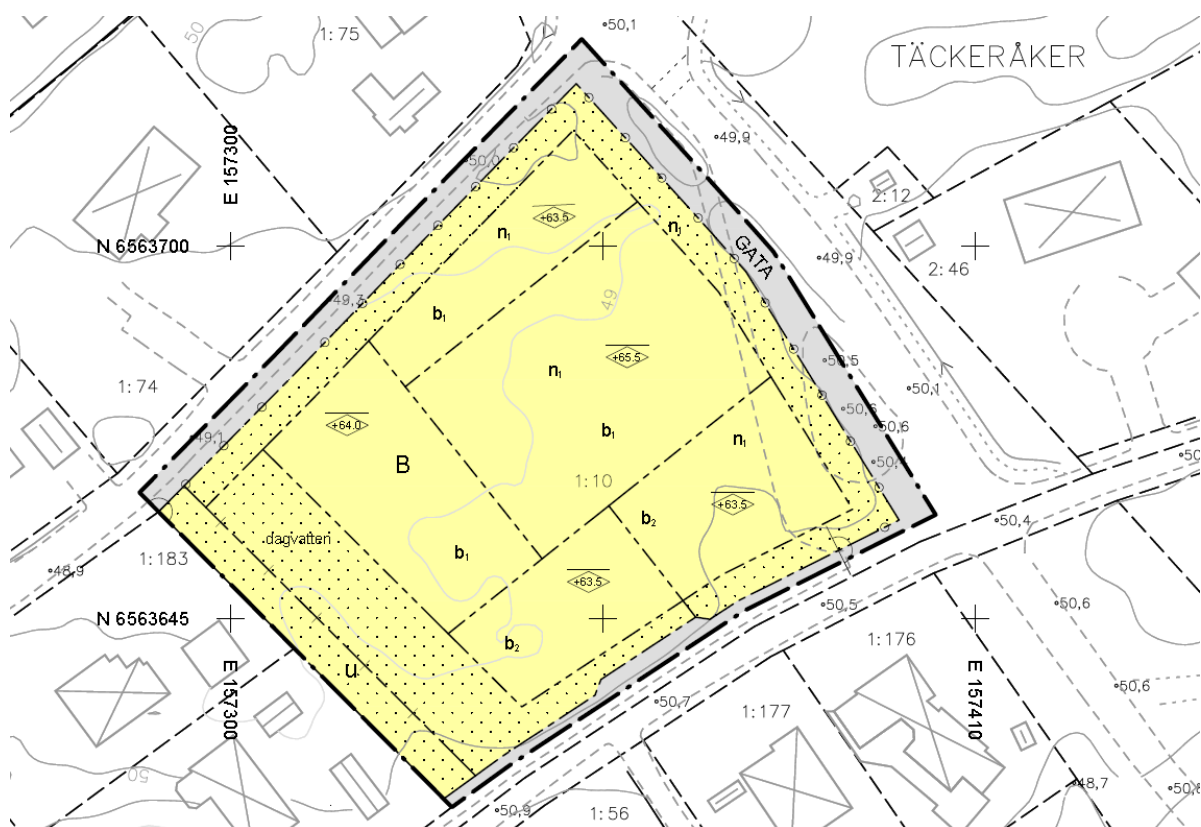
# FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG

## ÖVERSIKTLIG BESKRIVNING

Planförslaget möjliggör ny bostadsbebyggelse med flerbostadshus på platsen samt en utveckling av gång- och cykelstråk längs Vardövägen och Brusewitz väg.

## KVARTERSMARK

Kvartersmarken inom Täckerråker 1:10 planläggs för bostäder (**B**). Planförslaget reglerar inte tillåten hustyp utan skapar förutsättningar för till exempel flerbostadshus, radhus och parhus.



*Figur 15. Detaljplan för del av Täckerråker 1:10, plankarta.*

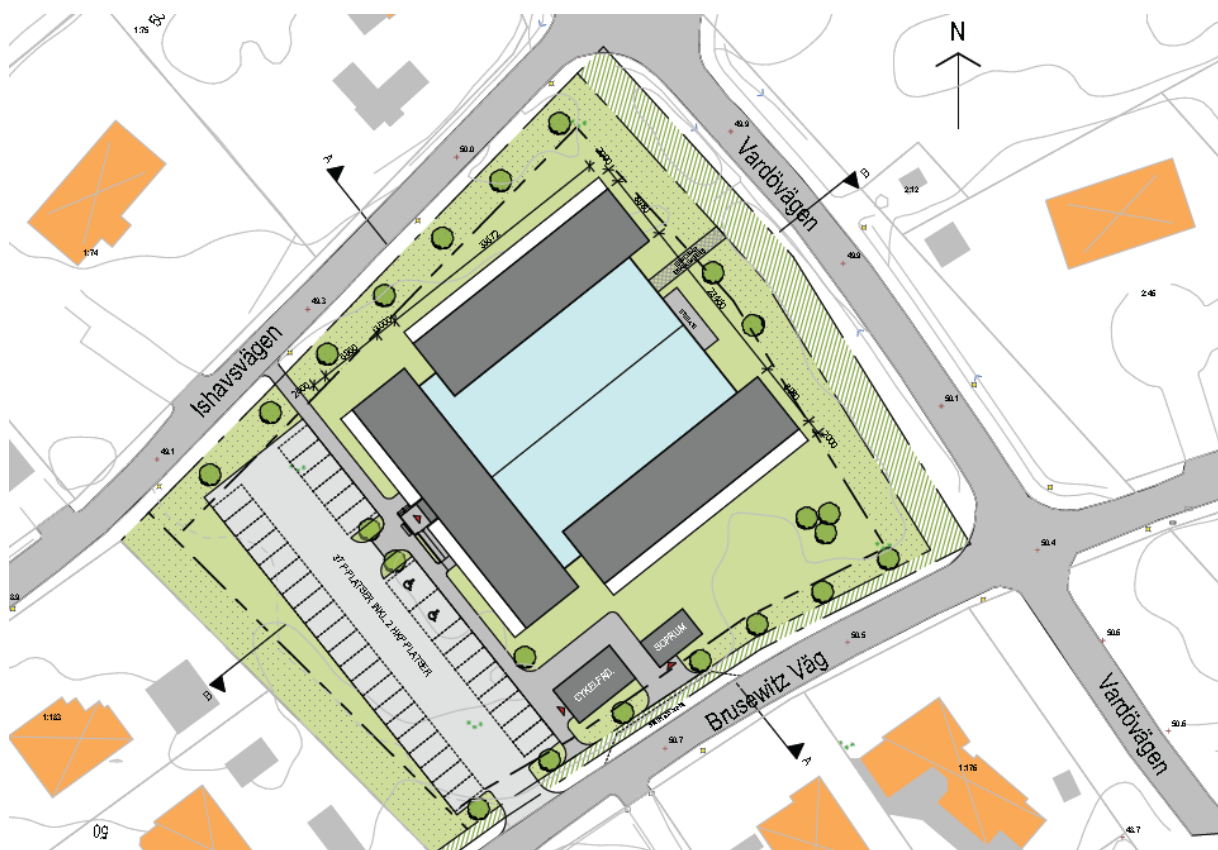
## Ny bebyggelse - kvartersmark

Den föreslagna byggnadsvolymen i samband med detaljplaneprojektet består av ett kvarter med tre huskroppar som binds samman av en inglasad innergård. Byggnaden ska bestå av maximalt tre våningar för att inte avvika för mycket från befintlig bebyggelse, vilket regleras genom att **högsta nockhöjd** har satts till **+65,5 meter över angivet nollplan**. En lägre **nockhöjd om +63,5 meter** över angivet nollplan har satts för den del av planområdet som är belägen närmast omkringliggande fastigheter. Detta innebär att endast en del av byggrätten får uppnå högsta nockhöjd, resterande del måste vara minst 2 meter lägre, med undantag för nockhöjd mot den tänkta parkeringen som är satt till **+64,0 meter** för att lämna extra utrymme för tekniska anläggningar. Detta motsvarar en byggnad med en maximal höjd om cirka 14,7 meter från entréplan till nockhöjd centralt på fastigheten. Den högre nockhöjden har satts centralt på fastigheten för att möjliggöra för det glastak som föreslås i skissförslaget från Bovieran AB. Den lägre nockhöjden har satts för de delar av planområdet som är närmast övriga fastigheter och möjliggör för maximalt 12,7 meter från

entréplan till nockhöjd. Den reella höjden beror på vilken höjd marken får men nockhöjden får inte överstiga fastställda nockhöjder över det angivna nollplanet.

En yta med **prickmark** har reserverats inom fastighetens sydvästra del. Prickmarken syftar delvis till att styra så att byggnader placeras centralt på fastigheten mot Vardövägen och därmed inte hamnar för nära angränsande bostadsfastigheter, men också för att skapa infiltrationsmöjligheter och undvika översvämningsrisk vid extrema regn. Bestämmelsen om att **marken ska höjdsättas så att dagvatten avrinner mot ytan markerad "dagvatten"**, syftar till att tillåta denna yta översvämmas vid extremregn enligt åtgärdsförslagen i dagvattenutredningen.<sup>18</sup> Detta regleras med planbestämmelse i plankartan och möjliggör fördröjning av dagvatten på kvartersmark.

Eftersom marken inom fastigheten bildar en liten sänka behöver marken höjas något för att komma i nivå med omkringliggande vägar. Mellan Ishavsvägen och Brusewitz väg råder höjdskillnader om cirka 2 meter med plushöjder mellan +49,1 och +50,9 meter över angivet nollplan. En lägsta nivå för färdigt golv för entréplan har fastställts i plankartan med bestämmelsen **"Färdig golvnivå för entréplan ska vara minst +50,8 meter över angivet nollplan" (b<sub>2</sub>)**. +50,8 meter har angetts eftersom högsta höjden på omkringliggande vägar där bebyggelse möjliggörs är **+50,7** meter vid Brusewitz väg. En lägre nivå på **minst +50,2 meter för färdigt golv i entréplan (b<sub>1</sub>)** har angetts för egenskapsområdena närmare Ishavsvägen. Detta för att skapa förutsättningar för att möta gatans lägre nivåer och uppnå tillgängliga entréer om exempelvis radhus skulle uppföras på platsen. Dessa bestämmelser syftar till att säkerställa att byggnader inte skadas vid större skyfall och regleras så att byggnaders entréer inte hamnar under gatunivå.



**Största sammanlagda byggnadsarea** inom kvartersmark är fastställd till **2200 kvm**. Med byggnadsarea menas den area som byggnader upptar på marken. Eventuellt garage i källarvåning bör rymmas inom angiven största byggnadsarea för att inte orsaka mer hårdgjord mark under bjälklag vilket skulle göra marken mindre genomsläpplig. Detta regleras dock inte med någon planbestämmelse.

Kvartersmarken har försetts med **prickmark** i planens förgårdslinje med bestämmelsen ”Marken får inte förses med byggnad”. Detta för att skapa ett bebyggelsefritt utrymme mellan den tillkommande bebyggelsen och den allmänna platsmarken som planläggs som **GATA**. Anledningen till detta är dels ur gestaltningssynpunkt då det skapar luft mellan byggnader och ger en övergång mellan offentliga och privata ytor, men även för att spara utrymme för diken eller andra tekniska anordningar som kan behöva anordnas inom kvartersmark. Prickmark i förgårdslinje används även för att undvika att byggnadens fasad hamnar för nära gångbanor vilket kan skymma sikten och därigenom ge negativ effekt på trafiksäkerheten.

En bestämmelse om att **endast 65 % av kvartersmarken får hårdgöras** har fastställts i plankartan för att säkerställa att det lämnas en andel genomsläpplig mark inom kvartersmarken, både för att möjliggöra en viss andel grönska i området och för att underlätta för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). Beräkningar har gjorts så att Bovierans AB:s förslag rymms inom denna procentsats, se uträkning nedan i *Tabell 1*. Planbestämmelsens syfte är att begränsa att inte mer mark än detta förslag hårdgörs. Denna beräkning utgår från Bovieran AB:s skissförslag där 58 % av fastigheten föreslås hårdgöras, se *Figur 15*. 65 % av fastighetsarean har satts för att ge en marginal under genomförandet.

#### **Tabell 1.**

Uträkning hårdgjord mark enligt figur 16 på s. 20, som upptar 58 % av kvartersmarken.

|                                                  |                    |
|--------------------------------------------------|--------------------|
| Planområdets totala yta                          | 6300 kvm           |
| Kvartersmark                                     | 5800 kvm           |
| Högsta tillåtna BYA                              | 2200 kvm           |
| Total hårdgjord yta enligt Bovieran AB:s förslag | 3390 kvm           |
| Procentsats (hårdgjord mark)                     | 58 % <sup>19</sup> |

#### **Gestaltning**

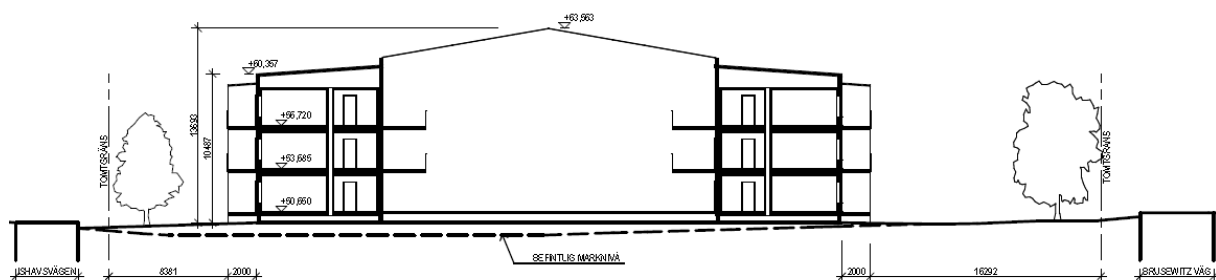
Gestaltning blir en viktig del i att få den nya bebyggelsen att harmoniera med befintlig bebyggelsestruktur. Då den föreslagna bebyggelsen avviker från den befintliga villabebyggelsen i omfång och höjd är det viktigt att i bygglovsprövningen se till de kvalitéer som behöver finnas. Den nya byggnaden har potential att skapa en övergång mellan Måsöskolan och de högre flerbostadshusen belägna längs Barents väg.

En riktlinje för utformning är att eventuella balkonger bör utföras med glaspartier för att de ska harmoniera med Bovieran AB:s i övrigt växthusliknande gestaltungsförslag med glastak och glaspartier. Detta regleras dock inte i detaljplanen. Det är även eftersträvänsvärt att glasfasader tillkommer mellan huskropparna för att dela upp fasaderna i olika enheter likt skissförslaget för att på så sätt öppna upp byggnaden mot omgivningen.

---

<sup>19</sup>

5800 kvm (kvartersmark) – 3390 kvm (hårdgjord mark) = 2410 kvm (som ej hårdgörs)  
 2410 (Ej hårdgjord mark) / 5800 (kvartersmark) = 0,42 = 42 % av kvartersmark som ej hårdgörs (100 % - 42 % = 58 %)



**Figur 17.** Förslag för planerade hus. Husen byggs med lägenheter i tre plan. Sektion ifrån planerad parkering av Liljewall 2019-04-09.

## In- och utfart

In- och utfart föreslås mot Brusewitz väg då det av kommunens planavdelning och trafikavdelning bedöms vara det mest lämpliga alternativet för att undvika biltrafik på Ishavsvägen där bland annat många barn promenerar till och från skolan. **Utfartsförbudet** mot Ishavsvägen och Vardövägen syftar till att begränsa antalet in- och utfarter i området. In- och utfarter får gärna försees med grönska för att skapa inbjudande entréer.

## Parkering

All parkering sker inom planområdet på kvartersmark. Grundparkeringstalet, alltså minsta andel parkeringar för ny bebyggelse i området, har beräknats till **1,0 parkeringsplatser per lägenhet, inklusive besöksparkering**. Se motivering nedan.

Haninge kommun har en parkeringsstrategi som antogs av kommunstyrelsen 2018-12-12 § 272. Denna innehåller riktlinjer för hur parkering ska behandlas i stadsbyggnadsprojekt. Exempelvis ska markparkering undvikas i kollektivtrafikhärlägen där det finns andra transportmöjligheter och möjlighet att bygga tätare. Haninge kommun tillämpar även flexibla parkeringstal där antalet parkeringsplatser kan anpassas till det uppskattade parkeringsbehovet på platsen, sett till platsens förutsättningar. Till denna strategi finns också en tillämpningsdel som beskriver hur parkeringstal ska räknas ut med hjälp av olika parkeringszoner med olika förutsättningar för mobilitet, uppdelade i A, B, C och D, där *zon A* har lägst grundparkeringstal och område *zon D* har det högsta.

Planområdet är beläget inom område C med ett grundparkeringstal på 1,0. Då det i nuläget är över 400 meter till närmste service, såsom kollektivtrafik och dagligvaruhandel, läggs 10 % på det talet. Ytterligare 10 % läggs på för besöksparkering vilket är ger ett p-tal på 1,2 p-platser per lägenhet. Planområdet gränsar dock till område B där tillgängligheten till service bedöms som god och där grundparkeringstalet är 0,7 parkeringsplatser per lägenhet. Tillgång till service förväntas även öka i takt med att detaljplanerna vid Vega pendeltägsstation byggs ut. Då planförslaget möjliggör en viss del markparkeringar i ett kollektivtrafikhärläge bedömer planavdelningen att parkeringstalet **1,0** är rimligt att sätta för både boende- och besöksparkering, vilket är ett medelvärde av p-talen för zon B och zon C.

För att styra placering av byggnader närmare Vardövägen och att eventuell markparkering sker längre bak på fastigheten har bestämmelsen **Marken får inte användas för markparkering (n)** fastställts för egendomsområdena som vetter mot omkringliggande vägar. Markparkering möjliggörs därmed endast inom de fält där **(n)** inte förekommer, sydväst på fastigheten. Denna yta

bedöms som tillräcklig för att uppfylla väntat parkeringsbehov. Ytterligare behov av parkeringsplatser för bebyggelsen ställer krav på underjordiskt garage vilket också möjliggörs av planen.

## Avfall

Utrymme för angöring för sopbil möjliggörs på allmän platsmark på Brusewitz väg (se *figur 18* nedan). Planen möjliggör för en lastficka om 2,5 x 15 meter med nedfasning i fram- och bakkant. Längs med kantsten behövs ett P-förbud/Lastzon på en sträcka om 15 meter, alla vardagar oavsett röda dagar 06:00-15:00. Soprum föreslås placeras i en enskild komplementbyggnad, alternativt i entréplan på den nya bebyggelsen för att underlätta sophantering. Det finns olika möjliga lösningar och utrymmen för att säkerställa en god avfallshantering. Avfallshanteringen ska ske enligt Södertörns kommunernas *Avfallsplan*, 2011-11-17 och kommunens *Renhållningsföreskrifter*.



**Figur 18.** Angöring via lastficka på allmän platsmark för åtkomst till soprum/återvinningsrum.

## Komplementbyggnader

Byggs flerbostadshus på fastigheten, vilket är förslaget, ingår inte Attefallshus eller Friggebod eftersom dessa byggnader endast är komplement till en- och tvåbostadshus.<sup>20</sup> Eventuella komplementbyggnader måste därmed rymmas inom den totala största byggnadsarean, som är angiven till 2200 kvm.

## Tillgänglighet

Tillgängligheten regleras av gällande lagstiftning. För att följa gällande lagstiftning och kommunens riktlinjer för tillgänglighet utformas bostäder och offentliga lokaler så att de redan från början kan användas av personer med funktionsnedsättning. God tillgänglighet skapas även mellan bostäders entréer och målpunkter i omgivningen genom till exempel ett sammankopplat gatu- och vägnät. Planförslaget bidrar till detta genom att inkludera gångbanor längs Vardövägen och Brusewitz väg eftersom det då blir lättare att ta sig runt till fots i området.

Närmaste service kommer i framtiden att finnas i Vega i anslutning till pendeltågsstationen. Port 73 och Haninge centrum är närmaste handelsplatser och kan nås med hjälp av kollektivtrafikförbindelser.

<sup>20</sup> Stockholms stad, 2019. <http://www.stockholm.se/ByggBo/Bygglov/a-o-lanksidor/Bygglovsbefriade-atgarder-Attefallsregler/>

## Riktlinjer för ny fastighetsstruktur

All kvartersmark inom planområdet föreslås att regleras till en egen fastighet med en fastighetsarea om cirka 5800 kvm. Resterande area av planområdet planläggs som GATA för att ingå i det befintliga vägområdet och planläggs därmed som *Allmän platsmark*.

## ALLMÄN PLATS

Nedan redogörs för planbestämmelser och utformning av den mark som planläggs som *allmän plats* i planen. Den del av planområdet som utgörs av allmän platsmark i form av GATA är endast vägområdet vid Ishavsvägen, Vardövägen och Brusewitz väg (se Plankartan eller *figur 15*).

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. Nedan beskrivs hur planförslaget bidrar till att uppfylla det målet.

### Gång- och cykelnät

Nya gångbanor möjliggörs längs Vardövägen och Brusewitz väg. Ett nytt gångstråk med en bredd om 2,5 meter anläggs vid Vardövägen för att underlätta för fotgängare och cyklister i området. Mark med en bredd om 5,0 meter planläggs som GATA längs Vardövägen för att ta höjd för både gångstråk och planerat vägdike för uppsamling av gatuvtatten.

Längs Brusewitz väg sparas en remsa mark om 1,70 meter för att möjliggöra för ytterligare en gångbana med en bredd om minst 2 meter. Här möjliggörs även för en lastficka för avfallshantering där 3,20 meter sparas som GATA. Gångbanan kan då gå innanför lastfickan så att sopbilen inte behöver korsa gångbanan vid hämtning, vilket bedöms vara mer trafiksäkert.

Övergångsställen ska även anläggas över in- och utfarter till fastigheten så att det är möjligt för fotgängare att röra sig längs Brusewitz väg på ett trafiksäkert sätt. Dessa åtgärder förväntas bidra till ett mer sammankopplat gångbanenät i området som underlättar för fotgängare.

## BULLER

Den nya bebyggelsen kommer att innebära en liten ökning av trafikrörelser som till viss del kan påverka nuvarande trafikbullersituation. En bestämmelse om att **lägenheter ska vara genomgående** har fastställts för att det ska finnas möjlighet till att ordna sovrum mot tyst sida. Då alla lägenheter i byggnaden får en tyst sida mot den inglasade vinterträdgården bedöms buller inte utgöra något problem. Planförslaget förväntas inte heller resultera i någon väsentlig ökning av bullervärdena i området.

## TRYGGHET OCH SÄKERHET

Trafikmiljön blir säkrare med en gångbana längs Vardövägen då bilister och fotgängare inte längre behöver samsas om vägområdet. I planförslaget lämnas även rum för en framtida gångbana längs Brusewitz väg som bidrar till att separera gång och biltrafik vilket gör trafikmiljön mer säker. Med bebyggelsen förväntas området bli mer befolkat och förses med belysning vilket kan göra att platsen uppfattas som tryggare särskilt under kvälls- och nattetid. Planbestämmelsen om att **lägenheter ska vara genomgående** förbättrar även möjligheterna att utrymma lokalerna vid exempelvis brand.

## GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Kvantitativa data och tydliga riktlinjer kan inte fås från den marktekniska undersökningen, utförd av Geoveta, 2018-09-26, men entreprenaden bör planeras och utföras enligt följande rekommendationer och förslag i åtanke.

### Byggteknik och grundläggning

Vid schaktarbete inför byggnation ska hänsyn tas till markens beskaffenhet avseende material, mäktighet och grundvattennivåer. Geoveta bedömer att det inte finns något hinder för en schakt som avser underjordiskt garage på platsen. Det är viktigt att spont, schaktvägg och sprängarbeten beräknas utifrån risken för sättningar och skred i omkringliggande områden då tryckskillnaden som uppstår när material tas bort, och grundvattennivån sänks, kan medföra stabilitetsförändringar. Anledningen till att dessa faktorer ska tas i beaktning är att grundvatten observerats i kombination med en heterogen jordart. Som exempel bör man se till risken att omkringliggande vägbanor, infarter och dylikt tappar bärformåga om material tas bort vilket till exempel kan leda till sättningar, gropar och att vattenledningar utsätts för sned belastning och springer läck.

### Svavelhalt i berg

Sulfidhalter i berg behöver utredas innan markarbeten. Ett förslag till provtagningsplan ska lämnas in till Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund för synpunkter inför den detaljerade geotekniska utredningen under genomförandet. Då marken planeras att fyllas upp något är det viktigt att fyllningsmassorna inte kommer från sulfidhaltigt eller radonförande berg då det kan ge negativ påverkan på recipienten Drevviken.

### Grundvatten

Geoveta har i den marktekniska utredningen undersökt vid vilket djup man stöter på grundvatten. Cirka 1,5 meter ner i marken är jorden mättad. Mer detaljerade mätningar behöver göras av grundvattennivån senare i processen. Geoveta rekommenderar att det inventeras om det finns grundvattenrör i närheten, och om det saknas rekommenderas att det installeras. Detta möjliggör en noggrann mätning av grundvattennivåer som kan ligga till grund för planering av arbetet.

Tillstånd för vattenverksamhet kan behöva ansökas om underjordiskt garage ska anläggas eftersom grundvatten behöver ledas bort under genomförandet. Geoveta kan efter undersökningen göra bedömningen att vattnet som påträffats i marken troligtvis kommer från avrinning och att nuvarande fastighet fungerar som en infiltrationslösning för dagvattenhantering. Då kommande byggnation avser att hårdgöra ytorna kommer vattenmängden i marken sannolikt att minska med tiden. Se vidare i avsnittet *Dagvattenhantering*.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Geoveta 2018-09-26. *Markteknisk utredning för Täckeråker 1:10, Vega*.

# TEKNISK FÖRSÖRJNING

## Vatten och Avlopp

Genom planområdets västra del går en dagvattenledning. Då ledningen går genom kvartersmarken regleras detta som ett cirka 6 meter brett **u-område** med **prickmark**. Fastigheten kommer att anslutas till kommunalt vatten och avlopp.

## Dagvattenhantering

För att uppfylla kraven på rening och fördröjning av dagvatten för att följa miljö kvalitetsnormerna fram till år 2027 har kommunen en riktlinje om att de första 20 millimetrarna av ett regn ska fördröjas och renas. 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 30 % porositet. Ytan (6%) justeras efter vald porositet och djup enligt dagvattenutredningen. 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/ledning. I de fall där dagvattnet inte är förorenat, tex dagvatten från tak (där takmaterialet inte innehåller förorenande ämnen), behöver inte dagvattnet passera något reningssteg (konstruerad infiltrationsbädd) utan kan perkolas direkt i mark eller avledas till recipient/ledning efter fördröjning.

Reducerad hårdgjord yta beräknas normalt som summan av alla ytor multiplicerat med respektive ytas fördröjande kapacitet (en siffra kallad "avrinningskoefficient"). I planbestämmelsen är dock alla ytor med vegetation, planteringar/rabatter samt vattenytor och permeabla semihårdgjorda ytor undantagna (vilket innebär 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.

Detaljplanens dagvattenutredning har utgått från Haninge kommun riktlinje som nämns ovan och räknat med att en erforderlig fördröjningsvolym är 51 m<sup>3</sup>. Med erforderlig fördröjningsvolym menas den volym som bör fördröjas inom planområdet för att undvika en ökad belastning på dagvattenledningarna till följd av exploateringen. Med föreslagna dagvattenlösningar kommer dagvattnet att både fördröjas och renas så att exploateringen inte medför någon ökad belastning på varken recipienten Drevviken eller det kommunala dagvattennätet. Slam- och oljeavskiljare kan även installeras för att ytterligare rena vattnet från parkeringen, vars effekt inte är med i beräkningen.<sup>22</sup>

De planbestämmelser som möjliggör dagvattenhantering och avvärjer översvämningsrisk är:

- **Mark motsvarande minst 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan inom kvartersmark ska reserveras för infiltrationsytor för dagvattenhantering**, syftar till att minska påverkan dagvatten kan ha på fastigheter nedströms vid extrema regn.
- **Lägsta nivå för färdigt golv** regleras i planen så att byggnader hamnar ovan omkringliggande gator. Detta för att byggnader inte ska riskera att översvämmas vid skyfall.
- **Prickmark** har fastställts i planområdets sydvästra del.
- **Avrinning** regleras med bestämmelsen att **marken ska höjdsättas så att dagvatten avrinner mot ytan markerad "dagvatten"**.

---

<sup>22</sup> Geosigma 2019-05-28. *Dagvattenutredning Täckråker 1:10, Vega, Haninge kommun.*

Med planåtgärder avrinner dagvatten mot parkeringen och sedan vidare i sydvästlig utmed kommunala gator (Ishavsvägen).



**Figur 19.** Illustration av föreslagna dagvattenlösningar för den planerade markanvändningen och förslag på avrinning, (ÖF = öppet förstärkningslager), Geosigma 2019-05-09.

## Ledningsnät

Planområdet är omringat av kommunala ledningar och det finns anslutningspunkter för kommunalt vatten, dagvatten och spillvatten i närhet till planområdet på Ishavsvägen. Vattenmagasinet kommer däremot inte att räcka till för den större exploatering som nu föreslås och måste därför bytas ut till en större servis på exploatörens bekostnad.

Den dagvattenledning som går under Vardövägen och leder dagvatten mot föreslagen bebyggelse, kommer att behöva dras om under genomförandet av planen och istället förbindas med dagvattenledningarna i Ishavsvägen. Detta bekostas av exploatören och samordnas med ledningsägaren Haninge kommun.

# KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

## BEHOVSBEDÖMNING – MILJÖKONSEKVENSER

**Beslut om planuppdrag fattades 2016-09-26 § 264. Därmed tillämpas 6 kap. Miljöbalken enligt tidigare lagstiftning, innan lagändringen 2018-01-01.**

Enligt Miljöbalken 6:11 gäller det att kommunen, när man tar fram en detaljplan, alltid ska bedöma om det ska göras en miljöbedömning av detaljplanen. Denna bedömning kallas behovsbedömning och ska alltid göras för detaljplaner med standardförfarande. Behovsbedömningen är en utredning som ger svar på om detaljplanens genomförande medför en betydande miljöpåverkan. Om kommunen anser att den gör det ska man göra en miljöbedömning, där det bland annat ingår att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Den samlade bedömningen är att ett genomförande av planförslaget inte medför att miljömål åsidosätts. Planförslaget bedöms inte heller leda till negativa effekter på människors hälsa och säkerhet. Detaljplanen bedöms därmed inte innebära någon sådan betydande miljöpåverkan att en fullständig miljöbedömning av detaljplanen behöver göras. Länsstyrelsen i Stockholms län har samrått med och håller med planavdelningens bedömning.

### Natur, landskapsbild och rekreation

Planförslaget medger bebyggelse på obebyggd skogsmark. Marken är dock redan planlagd för parhusbebyggelse och är därmed inte tänkt att lämnas orörd. Förtätningen sker med en högre exploateringsgrad än den närmaste omgivningen vilket innebär en mer effektiv markanvändning än den som planen medger idag, med större avverkning av träd som följd och att en större del av marken hårdgörs. Avverkning av äldre träd samt bortförande av död ved påverkar områdets naturvärden negativt. Träden som behöver avverkas har idag även positiva temperaturreglerande effekter, samt bidrar med ekosystemtjänster.

Påverkan bedöms som marginell eftersom planområdet redan är planlagt och det är litet till ytan. Då planområdet idag är obebyggt har det vissa värden för närboende i egenskap av ostört skogsområde för fotgängare, hundägare och barn. Skogsdungen är däremot snårig och på sina ställen svår att ta sig igenom på grund av alla fallna träd och rekreativt värde av skogsdungen bedöms därmed inte vara särskilt högt. Förlusten av rekreativt värde som skogspartiet har idag bedöms kunna uppfyllas av de lekplatser och större orörda skogspartier som finns i närområdet.

### Kollektivtrafik och service

Cirka 450 meter från planområdet avgår buss 835 med halvtimmestrafik mot Handen och Port 73. Viss service planeras inom ramen för detaljplanerna runt Vega pendeltågsstation. Att pendeltågsstationen Vega öppnat under 2019 förväntas öka incitamenten för att resa med kollektivtrafik i området. Området kommer fortsättningsvis att trafikeras av ett flertal busslinjer. De bussförbindelser som finns i området kommer att vara kvar, men närmaste busshållplatsen på Vardövägen (linje 835) kommer att flyttas i samband med genomförande av detaljplanen.

Då det rör sig om ett seniorboende förväntas de boende vara mindre benägna att gå eller cykla för att ta sig till service. Turtätheten på busstrafiken är relativt låg, vilket gör att den inte förväntas att helt ersätta bilresor. Det ökande antalet trafikrörelser kan ge marginell negativ påverkan på

luftkvalitet samt buller. Då alla lägenheter i byggnaden får en tyst sida mot den inglasade vinterträdgården bedöms buller inte utgöra något problem.

Den nya bebyggelsen har potential att förbättra gatumiljön då nya gångbanor anläggs. När platsen blir befolkad av nya boende finns en potential till en ökad upplevd trygghet i gatumiljön. Att tillföra nya bostäder ger även ett bättre underlag för kollektivtrafiken vilket eventuellt skulle kunna inverka på turtätheten i busstrafiken.

## Stadsbild

En större variation av boendetypologier möjliggörs i och med den nya planläggningen, och markanvändningen blir effektivare i jämförelse med gällande plan. Förslaget innebär en förtätning av befintlig kvartersstruktur och kompletterar befintlig bebyggelse längs Vardövägen. Den tillkommande bebyggelsen kommer att påverka stadsbilden i och med att den avviker något med sitt våningsantal (3 våningar) och bidrar med en ny boendetypologi. På så vis har den potential att bidra till en bättre övergång mellan flerbostadshusen längs Barents väg och Måsöskolan.

Höjdsättning och val av våningsantal ska ske så att skuggning av befintliga villaträdgårdar undviks. Träden på fastigheten bidrar i dagsläget till viss skuggning. Då byggnaden höjdsätts med en nockhöjd om max +65,5 meter över angivet nollplan bedöms byggnaden endast bidra till en marginell ökad skuggning av närliggande fastigheter. Detta synliggörs i solstudien som tagits fram för bebyggelsen (se nedan).

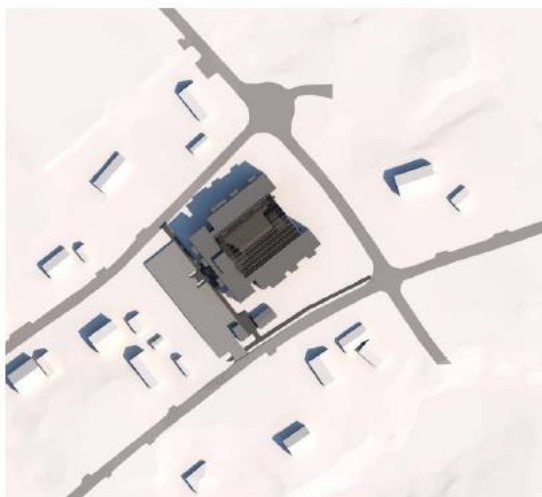
Ett flerbostadshus i en annars relativt homogen stadsmiljö med villabebyggelse skapar en större variation i bebyggelsestrukturen. Då de föreslagna bostäderna riktar sig mot en äldre målgrupp bidrar även planförslaget till att skapa förutsättningar för att bo i området under livets alla skeden vilket ger möjlighet att skapa en större social blandning i området. För att uppnå kommunfullmäktiges mål om förbättrad folkhälsa ska planavdelningen verka för en varierad och upplevelserik stad med närhet till rekreationsområden. Det aktuella planförslaget bedöms bidra till en mer varierad stad och planområdet ligger även i nära anslutning till ett flertal grönområden med rekreationsmöjligheter.

## Solstudie

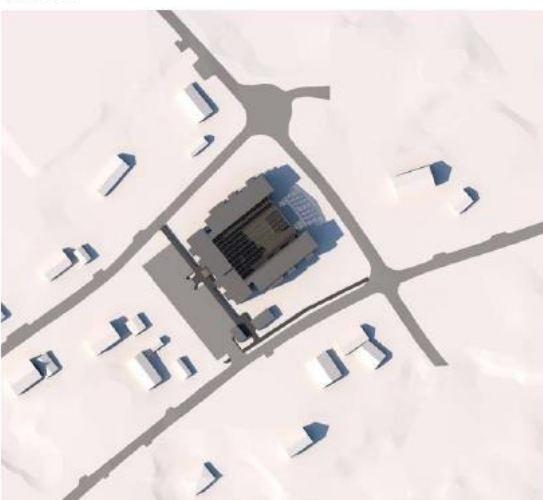
En mindre omfattande solstudie, *Solstudie Täckerråker 1:10*, har tagits fram för fastigheten och bifogas planhandlingarna. Syftet var att säkerställa att Bovierans 3-våningsbyggnad inte kommer att skugga befintlig bostadsbebyggelse omkring planområdet i någon stor utsträckning. Denna placering ger en förhållandevis liten skuggbildning på omkringliggande hus inom planområdet, under årets alla månader. Då det inom planområdet idag står höga träd finns i dagsläget en skuggbildning för några av de fastigheter som gränsar till planområdet.



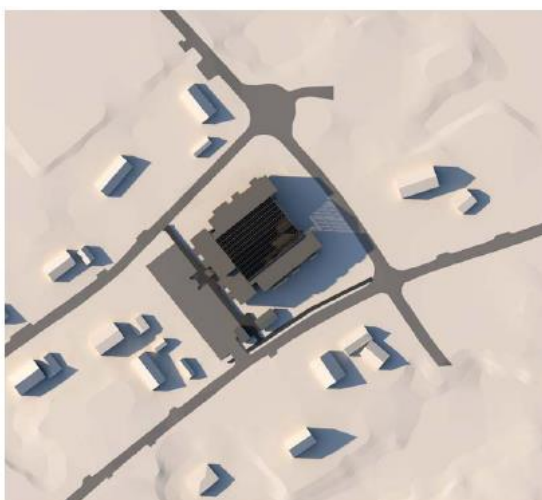
Kl. 08.00



Kl. 10.00



Kl. 16.00



Kl. 18.00

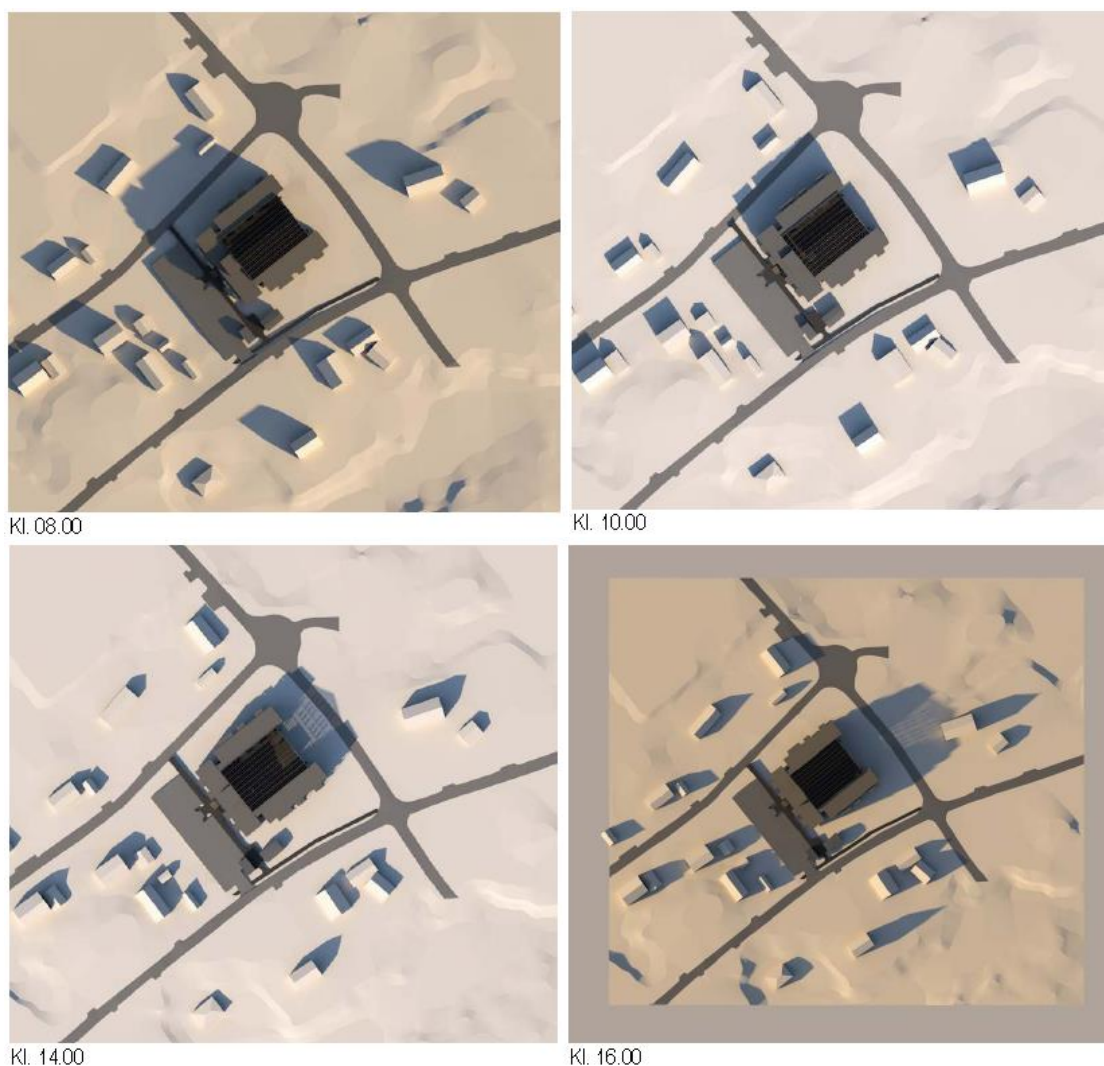


Kl. 20.00



Kl. 22.00

**Figur 20.** Solstudie Sommarsolståndet kl: 08:00-22:00, framtagen av Liljewalls arkitekter på uppdrag av Bovieran AB 2019-06-13.



**Figur 21.** Solstudie för Vår/Höstdagjämning kl 10:00-16:00, framtagen av Liljewalls arkitekter på uppdrag av Bovieran AB 2019-06-13.<sup>23</sup>

Eftersom exakt placering av byggnader inte regleras i planen finns ett mått av osäkerhet i solstudien.

## Dagvatten

Planområdet består av urberg med ett tunt moränlager och har därmed relativt låg infiltrationsförmåga när träden avverkas, vilket innebär att det är av stor vikt att åtgärder vidtas för rening och fördröjning av dagvatten genererat inom planområdet. För ett dimensionerande regn med återkomsttid på 20 år blir dagvattenflödena cirka tre gånger större efter exploatering jämfört med före. I dagvattenutredningen redogörs för hur dagvattnet både kan uppnå tillräcklig rening och fördröjas inom den egna fastigheten.<sup>24</sup>

Planområdet föreslås enligt dagvattenutredningen att förses med bland annat en större nedsänkt växtbädd under parkeringen för att infiltrera dagvatten. De föreslagna dagvattenlösningarna är dimensionerade för att klara ett 20-årsregn men utredningen beskriver även åtgärdsförslag för ett för ett regn med återkomsttid på 100 år. Vid extremregn är det viktigt att ge dagvattnet sekundära transportvägar och avsätta ytor som tillåts översvämmas för att byggnader inte ska skadas eller översvämmas.

<sup>23</sup> Se komplett Solstudie för Täckerråker 1:10 för samtliga årstider.

<sup>24</sup> Geosigma 2019-05-28. *Dagvattenutredning Täckerråker 1:10, Vega, Haninge kommun.*

Höjdsättning av färdigt golv regleras i plan för att undvika översvämning. Höjdsättning av mark regleras även så att det lutar mot tilltänkt parkeringsyta. Fyllnadsmassor som används vid anläggandet av trädgården bör vara luftiga för att underlätta transport av vatten ner i marken. Träd i anslutning till vägar och parkeringar kan vara en bra resurs för upptagande av dagvatten under vegetationsperioden både genom infiltration i marken ner till rotsystemet, samt fördröjning i lövverket. Enligt dagvattenutredningen påverkas markavvattningsföretagen inte av planläggningen. Med åtgärder vidtagna bedöms ingen översvämningssrisk finnas.

### Miljökvalitetsnormer

Planförslaget bedöms kunna genomföras utan att ge negativ påverkan på Drevviken förutsatt att åtgärdsförslagen i dagvattenutredningen efterföljs. Den eventuella ökningen av PAH bedöms vara så liten att den inte kommer att påverka recipientens status negativt. För att ytterligare rena vattnet från parkeringen kan dagvattenanläggningen kompletteras med en slam- och oljeavskiljare eller filter som renar PAH och oljor. Givet resultatet av beräkningarna bedöms det dock att renings-effekten av de föreslagna dagvattenlösningarna är tillräcklig åtgärd för att varken flöden eller föroreningsämnen ska öka. Reningseffekten är god då halter och årlig belastning förväntas att sänkas för samtliga studerade ämnen utom PAH i jämförelse med befintlig markanvändning. För flera av de studerade ämnena blir reningen så effektiv att man kommer ner till bedömd minsta möjliga utloppshalt enligt StormTac<sup>25</sup>. För att minimera miljöpåverkan på dagvattnet bör man även välja material som inte innehåller miljöskadliga ämnen.

### Grundvatten

Grundvattenförekomsten bedöms inte beröras av planläggningen då den största delen av ytvattnet från planområdet avrinner i en annan riktning. Den marktekniska utredningen konstaterar att schaktarbete inför byggnation ska ta hänsyn till markens beskaffenhet avseende material, mäktighet och grundvattennivåer. Då garage under marknivå planeras kan grundvattennivåerna påverkas. Detta ska beaktas vid fortsatt planering. Den marktekniska utredningen rekommenderar att grundvattennivåer mäts mer noggrant.

### Barnkonsekvenser

Den nya bebyggelsen har potential att förbättra gatumiljön för barn då nya gångbanor anläggs och bidrar till säkrare skolvägar. En konsekvens av planarbetet är att det även resulterar i ett ökat trafikflöde på grund av fler boende med bil i området. Det är även möjligt att skogsdungen tidigare använts för lek. Inga lekplatser planeras i förslaget med ett seniorboende på platsen.

Skogspartier upplevs av vissa som mörka och otrygga medan andra uppfattar dem som lugna och ostörda miljöer. Ökad eller minskad trygghet är därför svår att mäta i detta fall. När platsen blir befolkad av nya boende finns potential till en ökad upplevd trygghet i gatumiljön och tryggheten i trafikmiljön förbättras av den nya bebyggelsen med förbättrade gång- och cykelvägar.

## MOTIVERAT STÄLLNINGSTAGANDE

Förslag till detaljplan riskerar att påverka recipienten negativt och det finns risk för översvämning av de planerade bostäderna utan att planbestämmelser reglerar dessa frågor. Med planbestämmelser bedöms denna risk undvikas. I övrigt bedöms förslag till detaljplan orsaka mycket liten påverkan gällande luft, buller, klimat, landskapsbild och naturmiljö. Förslaget väntas ha positiv påverkan på

---

<sup>25</sup> StormTac: ett program för beräkning av dagvattenflöden.

trygghetsaspekter. Sammantaget bedöms planen inte riskera att medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning behöver därför inte tas fram.

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Enligt PBL 2010:900 ska detaljplanens fastighetskonsekvenser för alla fastigheter inom planområdet redovisas. Planområdet utgör en del av fastigheten Täckerråker 1:10.

### Fastighetsrättsliga åtgärder

Exploatören övertar den aktuella delen av fastigheten Täckerråker 1:10 enligt marköverlåtelseavtal. Denna del planläggs som kvartersmark med enskilt huvudmannaskap. Ny fastighetsbildning möjliggörs därmed av planen för att fastighetsindelningen ska överensstämma med hur marken hävdas.

Vägområdet längs Brusewitz väg och Vardövägen fortsätter att ägas av Haninge kommun eftersom det planläggs som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Åtgärderna genomförs när detaljplanen vunnit laga kraft genom att kommunen ansöker om förrättning hos den kommunala lantmäterimyndigheten medan exploatören bekostar åtgärderna/handläggningen.

### Ledningsrätter, servitut och u-områden

Enligt 6:e kapitlet PBL ger kommunen möjlighet att skaffa åtkomst till den mark som behövs för att lösa bland annat dagvattenhanteringen.

På fastigheten finns idag underjordiska allmännyttiga ledningar i form av en kommunal dagvattenledning som går över planområdet mellan Ishavsvägen och Brusewitz väg. Ett **u-område** har skapats för att skydda denna. Detta för att säkra tillgång till ledningen när marken planläggs som kvartersmark. Ledningsägaren Haninge kommun sluter antingen avtal med fastighetsägaren eller upprättar servitut eller ledningsrätt genom ansökan till den kommunala lantmäterimyndigheten. Även diken kan komma att behöva anläggas inom kvartersmark, på de bebyggelsefria ytorna längs gatorna.

### In- och utfarter

Ny in- och utfart föreslås ansluta mot Brusewitz väg. Det är kommunen som är huvudman för vägen och exploatören ska därför ansöka om ny anslutning till kommunal väg hos kommunens trafikavdelning.

# DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

## ALLMÄNT

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

### Tidplan

Plansamråd: 2018 kvartal 4

Granskning: 2019 kvartal 3

Stadsbyggnadsnämndens antagande: 2019 kvartal 4

Dessa tider har angivits under förutsättning att detaljplanearbetet går som planerat och att planen inte överklagas.

### Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år och startar när planen vunnit laga kraft.

## ORGANISATORISKA FRÅGOR

Exploatören ansvarar för planens genomförande inom kvartersmarken. Ansvar för framtida drift och underhåll av byggnader, gator och andra anläggningar inom kvartersmarken beror på fastighetsindelning och upplåtelseform.

### Ansvarsfördelning allmän platsmark

#### *Huvudmannaskap för allmän platsmark*

Haninge kommun ansvarar för utbyggnad av samt framtida underhåll och drift för allmän platsmark, det som ligger inom GATA i planen. Finansieringen för utbyggnad av gångvägar, upphöjd korsning vid Vardövägen/Brusewitz väg samt flytt av dagvattenledningar från Vardövägen till Ishavsvägen, kommer att regleras i kommande marköverlåtelseavtal mellan Haninge kommun och den blivande exploatören.

#### *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 verksamhetsområdet, samt utbyggnad där så behövs. Exploatören betalar anläggningsavgift för anslutning.

### Ansvarsfördelning kvartersmark

#### *Huvudmannaskap för kvartersmark.*

Exploatören ansvarar för planens genomförande inom kvartersmark och utbyggnad. Framtida underhåll av byggnader och anläggningar, såsom till exempel parkering och dagvattenanläggningar inom kvartersmark, ansvarar framtida boende/fastighetsägare för. Fastighetsägarna ansvarar för vatten- och avloppsledningar och dess framtida drift och underhåll fram till anvisade förbindelsepunkter. Fastighetsägaren kan även bli ansvarig att utföra och/eller bekosta arbeten för övriga ledningar, såsom el- och teleledningar, inom den enskilda fastigheten.

Befintliga anläggningar/ledningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av genomförandet av planen. Markförlagda kablar får inte byggas över och måste uppfylla tillräckligt säkerhetstillstånd. Ledningsägarna ska kontaktas i god tid före byggstart.

#### *Ledningar – el fjärrvärme och tele*

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. 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.

#### *Upplåtelseform*

Detaljplanen reglerar inte vilken typ av upplåtelseform som bostadskvarteret kommer att innehålla. Den upplåtelseform som i första hand bedöms bli aktuell är bostadsrätt. Valet av upplåtelseform påverkar den framtida fastighetsbildningen och rättighetsupplåtelser.

## TEKNISKA FRÅGOR

### Trafik

Angöring till planområdet sker i bestämt läge från utsatt del i öst vid Brusewitz väg. Parkering för bostäderna anordnas inom kvartersmarken. Utbyggnad och framtida drift av markparkering och eventuellt parkeringshus ansvarar exploitören för. Behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i närområdet kommer även att undersökas.

### Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp men är ännu inte anslutet. Planområdet ska anslutas till kommunalt vatten och avlopp, vilket kommunen är huvudman för. Detta innebär att kommunen står för utbyggnad, drift och underhåll av ledningarna. Exploatörerna står för servisledningar och nya serviser, nya anslutningar, och tillhörande kostnader.

### Dagvatten

Huvudmannen för dagvattenhanteringen ansvarar för att underhålla och bygga ut eventuella anläggningar som krävs för att lösa dagvattenhanteringen på allmän platsmark. Fortsatta utredningar vid projekteringen av allmänna anläggningar på Vardövägen kommer att visa vilka åtgärder som behöver vidtas.

Den enskilde fastighetsägaren ansvarar för avvattning av kvartersmarken samt utbyggnad, drift och skötsel av planerade dagvattenanläggningar inom kvartersmark.

### Övrigt

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (för närvarande NFS 2004:15) ska följas. Exploatören tar fram en etableringsplan för hur tillgängligheten säkerställs på omkringsliggande vägar under utbyggnaden av planen.

## AVTAL

Det finns idag en markreservation mellan de nuvarande fastighetsägarna (Haninge kommun) och Bovieran AB, för Bovieran AB:s räkning som gäller t.o.m. 2019-12-31. Innan detaljplanen antas kommer ett marköverlåtelseavtal att tecknas mellan kommunen och blivande exploatör, som reglerar bland annat genomförandet av detaljplanen.

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

## FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning såsom avstyckning, fastighetsreglering med mera, bildande av gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten i Haninge kommun.

### Fastighetsbildning

Exploatören bekostar fastighetsbildningen som sker genom en eller flera lantmäteriförrättningar efter det att planen vunnit laga kraft. Fastighetsstrukturen fastställs inte i detaljplanen men förslaget är att kvartersmarken ska bilda en egen fastighet på cirka 5800 kvm.

Exploatören/sakägaren i förrättningen ansöker om och bekostar övriga lantmäteriförrättningar som krävs för genomförandet av detaljplanen, exklusive ledningsrätter. Ansökan om avstyckning kan endast göras av fastighetsägare eller av den som genom köp eller annat förvärv blivit ägare till den mark som avses avstyckas. Ansökan om fastighetsbildning inom kvartersmark ombesörjs och bekostas av exploatörerna. Resterande andel av planområdet förblir i kommunens ägo och planläggs som GATA.

### 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.

### Tillträde

Kommunen kan behöva tillträda allmän platsmark enligt detaljplanen innan fastighetsbildning av allmän plats har genomförts.

## EKONOMISKA FRÅGOR

### Kostnader

Kostnader för marköverlåtelse, marköverföringar, åtaganden med mera regleras i marköverlåtelseavtalet mellan exploatören och fastighetsägaren. Andra kostnadsposter som kan komma att bli aktuella efter planens genomförande är exempelvis drift och underhåll av gator, gemensamma ytor och snöröjning.

Avgiften som varje fastighetsägare åläggs att betala, då förbindelsepunkt för kommunalt vatten och avlopp är 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 bygg rätt).

## MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

|                      |                        |
|----------------------|------------------------|
| Elsa Stener          | Planarkitekt           |
| Oscar Olsson         | Planarkitekt           |
| Josefin Rhedin       | Planarkitekt           |
| Matilda Olsson       | Miljöplanerare         |
| Ida Engström         | Miljöplanerare         |
| Ula Aboudi           | Exploateringsingenjör  |
| Kaj Brantemark       | Exploateringsingenjör  |
| Henrik Höglund       | Bitr. Bygglovschef     |
| Sven Lindvall        | Bygglovsarkitekt       |
| Ewa Wyrwas           | Bygglovsarkitekt       |
| Maria Rundqvist      | VA-ingenjör            |
| Shahriar Vatanijalal | Dagvatteningenjör      |
| Regina Lindberg      | Trafikingenjör         |
| Kai Nurmi            | Vägmästare             |
| Isabell Ruta         | Förrättningslantmätare |