

Detaljplan för Handenterminalen, Söderbymalm 3:468 m.fl., Handen



Bild: Wählin arkitekter

Planbeskrivning
Planskede: Samråd
Datum: 2024-06-07

Diarienummer PLAN 2018.14

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1.	Detaljplanens syfte	6
2.	Beskrivning av detaljplanen.....	7
2.1	DETALJPLANENS OMFATTNING OCH LOKALISERING	7
2.2	DETALJPLANENS HUVUDDRAG.....	11
2.3	ALLMÄN PLATS	14
2.4	KVARTERSMARK.....	18
2.5	VATTENOMRÅDE.....	34
2.6	GENOMFÖRANDETID	34
2.7	ÄRENDEINFORMATION	34
2.8	MOTIV TILL PLANFÖRFARANDE	35
3.	Motiv till detaljplanens regleringar	36
3.1	MOTIV TILL REGLERINGAR.....	36
4.	Planeringsförutsättningar	51
4.1	KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN.....	51
4.2	REGIONALA OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN.....	55
4.3	RIKSINTRESSE	56
4.4	BEBYGGELSE NULÄGE	56
4.5	NATUR OCH MILJÖ.....	61
4.6	HÄLSA OCH MILJÖ	68
4.7	KULTURMILJÖ	79
4.8	GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN.....	81
4.9	BROKONSTRUKTION	83
4.10	TRAFIK.....	84
4.11	TRYGGHETSANALYS.....	92
4.12	SERVICE, PARKER OCH REKREATION	95
4.13	SKYDDSRUM.....	95
5.	Konsekvenser	96
5.1	UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.....	96

5.2	KONSEKVENSBEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET	96
6.	Genomförandefrågor.....	98
6.1	ORGANISATORISKA FRÅGOR	98
6.2	MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	99
6.3	MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	99
6.4	FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	101
6.5	TEKNISKA FRÅGOR	102
6.6	EKONOMISKA FRÅGOR.....	104
7.	PLANERINGSUNDERLAG	106

SAMMANFATTNING

Handenterminalen, en centralt belägen byggnad i Handen med centrumnära verksamheter, har ett strategiskt läge precis intill norra pendeltågsentrén i Handen.

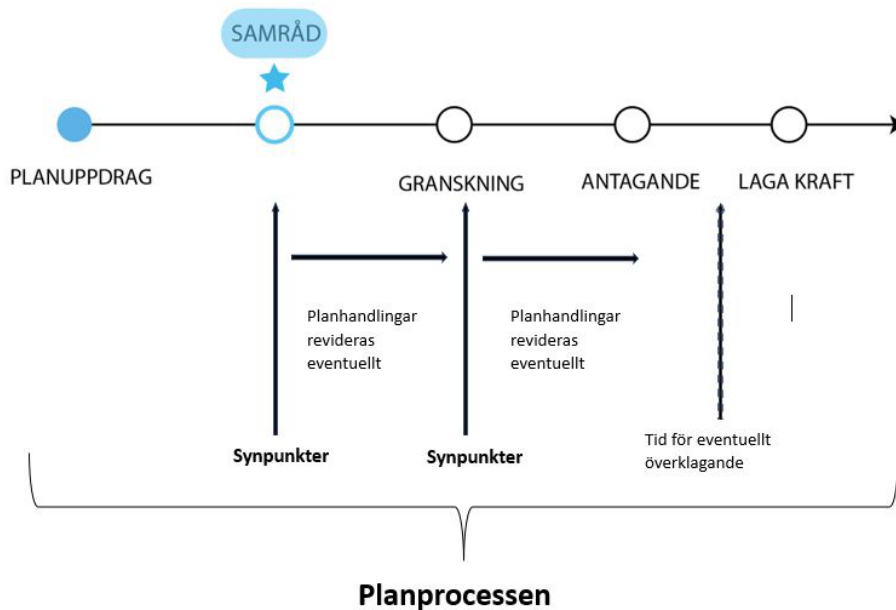
Syftet med detaljplanen är att utveckla Handenterminalen och stationsområdet samt integrera det med stadskärnan. Planen möjliggör för ca 209 nya bostäder, en förbättring av befintliga byggnader och dess verksamheter, skapande av gröna ytor, och nya kopplingar mellan olika områden. Den syftar också till att främja ett hållbart resande och att öka tryggheten i Handen.

Detaljplanen bedöms överensstämma med intentionerna i gällande översiktsplan. Kommunen bedömer även att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning upprättas därför inte.

DETALJPLANEPROCESSEN

En detaljplanekarta är ett juridiskt dokument som reglerar markanvändningen i ett område. Dokumentet reglerar både rättigheter och skyldigheter, till exempel markytans utformning, fastighetsindelning och byggrättens storlek. Till plankartan hör planbeskrivning som beskriver plankartan, inklusive förutsättningar och de förändringar som plankartan föreslår, även kallat planförslag.

Detaljplaneringen regleras av Plan- och bygglagens (PBLs) fjärde och femte kapitel, och ska enligt denna lag följa en viss handläggningsordning. Detaljplanen handläggs enligt Plan- och bygglagen 2010:900 (i dess lydelse efter 1 januari 2015) med utökat förfarande.



Planuppdrag	Samhällsbyggnadsutskottet ger förvaltningen i uppdrag att inleda ett planarbete.
Samråd	Förslag till detaljplan upprättas. Myndigheter, sakägare och andra berörda ges möjlighet att lämna synpunkter. <i>Det är samrådskedet detaljplanen befinner sig i nu.</i>
Mellan samråd och granskning	Inkomna synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse. Detaljplanen bearbetas eventuellt med hänsyn till inkomna synpunkter.
Granskning	Det bearbetade förslaget till detaljplan ställs ut för granskning. Myndigheter, sakägare och andra berörda ges åter möjlighet att lämna synpunkter. Därefter sammanställs ett granskningsutlåtande.
Antagande	Kommunstyrelsen eller kommunfullmäktige antar detaljplanen.
Laga kraft	Om ingen överklagar förslaget till detaljplan så vinner detaljplanen laga kraft cirka fyra veckor efter antagandet.

1. DETALJPLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av stationsmiljön och området kring norra stationsentrén som en del av stadskärnan i ett samlat grepp och att tillföra bostäder. Syftet är att utveckla befintlig verksamhetsbyggnad genom att bland annat möjliggöra lokaler med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna och bedriva vuxenutbildning. Syftet är att stärka grönstrukturen och skapa gröna vistelsezoner för allmänheten med utblickar mot Rudan.

Ytterligare syftet är att skapa en kvalitativ gestaltning av byggnader och offentliga rum, att stärka kopplingar mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg, att möjliggöra koppling till Rudan och förnya Handens Stationsväg.

Syftet är även att skapa goda boendemiljöer, att möjliggöra en välkomnande stationsentré, premiera hållbart resande (så som kollektivtrafik och cykel) och att öka tryggheten.

2. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

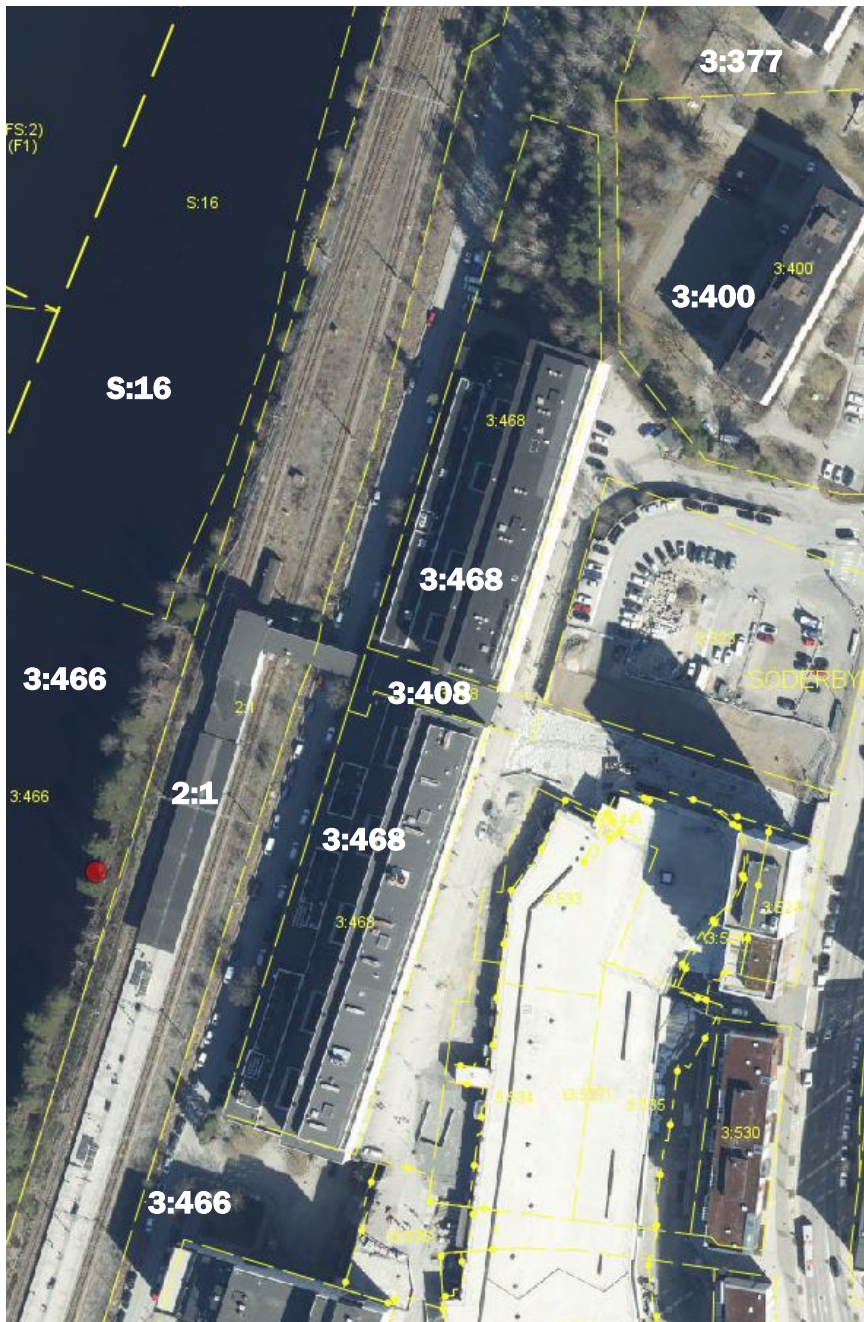
2.1 DETALJPLANENS OMFATTNING OCH LOKALISERING

2.1.1 LOKALISERING, BERÖRDA FASTIGHETER

Planområdet är beläget i centrala Handen. Väster om planområdet finns Övre Rudansjön (del av Rudans naturreservat) och Nynäsbanan. Öster om planområdet ligger Handens bussterminal. Söder om planområdet finns en större kontorsfastighet, Najaden, som även inrymmer hotell och gym med mera och norr om planområdet är ett mindre naturområde, en skogsslätt. På ett avstånd om drygt 100 meter är Poseidons torg och entrén till Haninge centrum beläget.

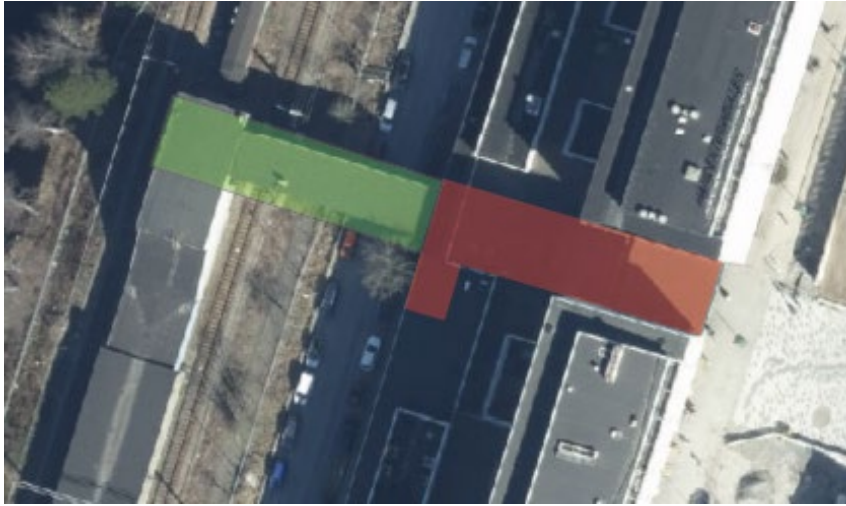


Orienteringskarta. Planområdet markerat i rött.

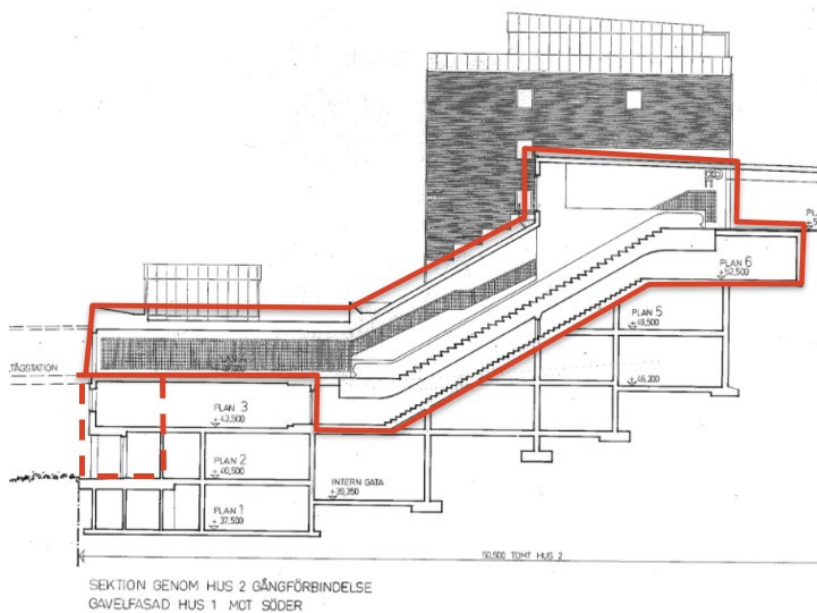


Fastigheter inom planområdet

Planområdet omfattar sammanlagt cirka 1,9 hektar varav cirka 1,3 hektar är kvartersmark, 0,6 hektar är allmän platsmark och cirka 550 kvadratmeter är vattenområde. Planområdet omfattar ett flertal fastigheter; Söderbymalm 3:468 (fastighetsägare Handenterminalen Fastighetsaktiebolag/Revelop Ab), Söderbymalm 3:408 och del av Söderbymalm 3:466 (Haninge kommun), del av Söderbymalm 2:1 (Trafikverket), en mindre del av Söderbymalm S:16 (en samfällighet främst bestående av fastigheter ägda av privatpersoner) samt en mindre del av Söderbymalm 3:400 och Söderbymalm 3:377 (HSB:s bostadsrättsförening Lärkträdet).



Hus 2 (rött område) ingår i fastighet Söderbymalm 3:408 och ägs av Haninge kommun. På fastigheten finns trappor, rulltrappor och hiss till stationen och uppfattas som en del av stationsmiljön. Gångbron och station (grönt område) ägs av Trafikverket och har ett brostöd på både kommunens och Trafikverkets mark.



Sektion för hus 2 på del av fastighet Söderbymalm 3:408. Det rödmarkerade området tillhör stationsmiljön. Under det rödmarkerade finns lokaler som nyttjas av Handenterminalens fastighetsägare.

2.1.2 Befintlig miljö

Detaljplaneområdet ligger centralt i västra Handen. Norra pendeltågsstationsentrén ingår i planområdet. Befintlig byggnad, Handenterminalen, är ca 220 meter lång och uppfördes 1970-80. Västra Handen närmast planområdet präglas av 1960- och 1970-talets storskaliga bebyggelseideal och med god framkomlighet för bil. Haningeterrassen intill har en detaljplan från 2013 som har påbörjat omvandling till kvartersstruktur vilket ger dess kvarter en blandning av ofärdig byggarbetsplats och nybyggda lägenhetshus. Handenterminalens byggnad, järnvägen och den varierande topografin utgör barriärer. Planområdet och närheten runt stationen är slitet och har lite eller ingen grönska. Närheten till naturen (Rudan och skogs slänt norrut) är dock påtaglig.

2.1.3 Högdelen och lågdelen av befintlig Handterminalbyggnad



Befintliga byggnader idag.

Byggnadsvolymer i den norra delen omnämns som hus 1 och volymer i den södra delen omnämns som hus 3. Däremellan är pendelstationens entrébyggnad belägen, omnämnd som hus 2. Byggnaderna är uppförda i suterräng på grund av de stora höjdskillnaderna. De östra delarna av anläggningen är byggda i nio (hus 1) respektive tio (hus 3) våningar, varav fyra (hus 1) respektive fem (hus 3) våningar är synliga från övre markplan vid Haningeterrassen. Båda byggnaderna har en indragen övre våning. De östra byggnadsvolymer benämns i planhandlingarna som "högdelen" och dess konstruktion fungerar även som en stödmur i slänten. De västra delarna av anläggningen som ansluter mot Handens Stationsväg är uppförda i tre våningar plus en indragen våning (som huvudsakligen innehåller teknik) samt en källarvåning. Dessa byggnadsvolymer benämns i planhandlingarna som "lågdelan".

2.2 DETALJPLANENS HUVUDDRAG

Detaljplaneförslaget för Handenterminalen möjliggör att:

- uppföra nya bostäder på kvartersmark (ca 209st)
- bevarande av befintliga byggnader (ca 34 900 kvm BTA kontor och verksamheter)
- förnyelse av norra stationsentrén
- ny bro till Rudan
- nytt torg
- ny garagebyggnad
- upprustning av Handens Stationsväg
- ny gång- och cykelväg norrut i skogsslätten
- ny brygga.



Översiktsbild över planförslaget. Bild: Wåhlin arkitekter

De nya bostäderna återfinns på flera platser inom planområdet: i ett nytt punkthus i norr, i nya lägenheter ovanpå högdelen av befintlig byggnad, i nya tvåfamiljshus ovanpå lågdelen av befintlig byggnad och i ett nytt lägenhetshus i två våningar i suterräng intill punkthuset. Intill punkthuset föreslås två bostadsgårdar: en bostadsgård på taket av punkthusets garage och en bostadsgård på taket av tvåvåningshuset.

Handens pendeltågsstations norra entré förnyas med bland annat hög takhöjd och stora glaspartier som erbjuder utblickar mot Rudan. Även den offentliga trappan mellan Handens Stationsväg och gångbron rustas upp med stora glaspartier. Planförslaget möjliggör att gångbron

till stationen i en framtid kan förlängas västerut till sjösidan. Där gångbron tar slut på sjösidan möjliggörs en brygga i vattnet.

Befintlig kontorsbyggnad kvarstår med möjlighet att även inrymma vuxenutbildning. Mellan Handenterminalen och kontorsbyggnaden Najaden i söder föreslås ett nytt torg. Torget placeras i samma nivå som bussterminalen. Väster om och under torget föreslås ett nytt parkeringsgarage med taknivå i samma höjd som lågdelens. Under torget finns även cykelparkeringsgarage. Området mellan Handenterminalen och Najaden saknar namn idag och kallas i detta dokument för Tritons plats.

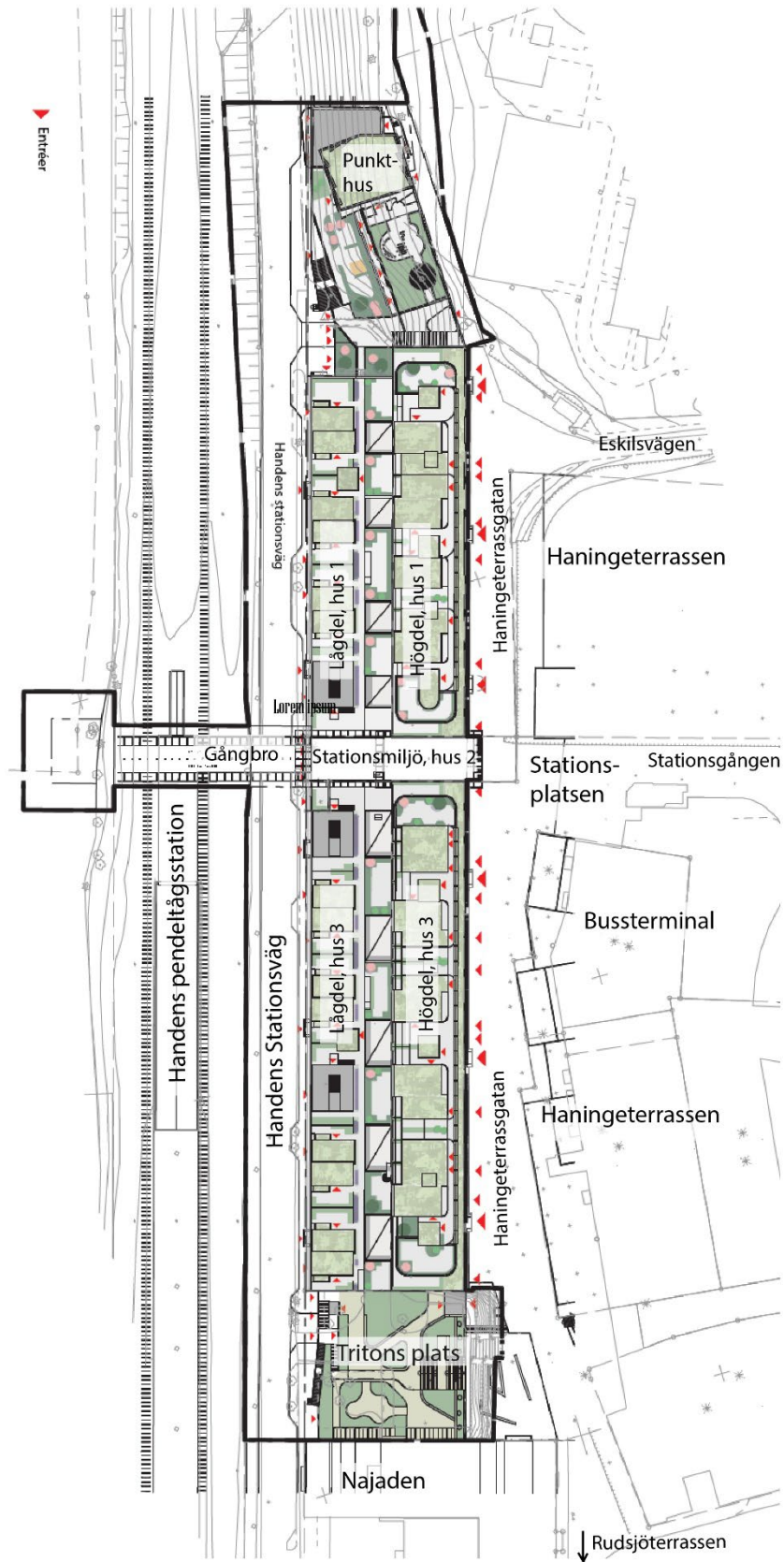
Mellan torget och Handens Stationsväg anläggs nya trappor och hissar för allmänheten. Trappförbindelsen går över garagetaket där även privata uteplatser möjliggörs.

En ny trappa mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassen möjliggörs mellan det nya punkthuset i norr och Handenterminalens befintliga byggnad. I norr möjliggörs en ny gång- och cykelväg i skogsslätten som cirka 300 meter längre norrut ansluter till en befintlig trappa.

Planområdets centrala läge ställer höga krav på kvalitativ gestaltning och utformning av bebyggelsen. Ett kvalitetsprogram är framtaget som redovisar den höga arkitektoniska gestaltningen. Plankartan har så kallade utformningsbestämmelser för att säkerställa hög kvalitet på gestaltningen. I avsnitt 2.3 och 2.4 beskrivs gestaltningen och valda planbestämmelser

Planområdets kvartersmark regleras med användningsbestämmelserna centrum (C1-C4), bostäder (B2), flerbostadshus (B1, B3, B4), transformatorstation (E1), parkeringshus (P1, (P2), (P3)), järnväg med stationsbyggnad (T1, (T2)). Planområdets allmänna platsmark består av användningarna gata (GATA), torg (TORG1), gång- och cykelväg (GCVÄG) och park (PARK). Planområdet består av 500 kvm vattenområde (W1). Kvartersmark, allmän platsmark och vattenområde överlappar varandra på vissa ställen, till exempel vid Tritons plats där torgytan (allmän platsmark) ligger ovanpå garage (kvartersmark).

Detaljplanen bedöms överensstämma med intentionerna i gällande översiktsplan och bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.



Situationsplan. Planområdet markerat med tjockt svart streck.

2.3 ALLMÄN PLATS

Ett av syftena med detaljplanen är att öka tryggheten i området och utveckla stationsmiljön i ett samlat grepp. För allmän plats innebär det att upprusta och utveckla de offentliga ytorna inom planområdet. Planförslaget har en lång rad åtgärder som syftar till att få fler människor att röra sig på gator och i de offentliga miljöerna samt att på andra sätt också öka den upplevda tryggheten. Några av åtgärderna är fler förbindelser för allmänheten mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg, en ny utökad torgyta vid Tritons plats för att få folk att stanna till och sitta ner, mer grönska, en trivsamt stationsbyggnad, fler utblickar mot Rudan och ökad transparens i bottenvåningar för att fotgängare på gatan lättare kan se och synas.

En del i utvecklingen är att dels tillföra fler gröna miljöer i en annars hårdgjord miljö - genom att vidareutveckla de sociala och ekologiska värdena - och att dels öka tillgängligheten till gröna miljöer. Planförslaget utvecklar och upprustar också de offentliga ytorna som idag är slitna och bitvis trasiga.

En central del i att öka tryggheten är att utomhusmiljön är belyst. En belysningsstrategi har arbetats fram i kvalitetsprogrammet. Den övergripande principen för ljussättningen på allmänna platser är att den bör erbjuda tydlig visuell vägledning samtidigt som den skapar en känsla av trygghet och säkerhet. På huvudgatorna placeras armaturer med korta avstånd. På viktiga, centrala platser används strålkastare. Utomhusmöbler får integrerad belysning för behaglig atmosfär. På torgytor ges belysningen mer intim karaktär, men fortfarande en upprätthållen känsla av säkerhet. Det planerade konstverket på Tritons plats belyses. Den nya gång- och cykelvägen i norr får belysning på stolpe.

2.3.1 Lokalgata Handens Stationsväg

Upprustning av Handens Stationsväg (på plankartan *GATA*) innebär bland annat ny och förbättrad belysning, ny markbeläggning och ny grönska. I det arbetet kommer höjdsättningen att behöva ses över. Dagens ålderdomliga och slitna lapptäcke av trafikåtgärder tas bort och det tas ett helhetsgrepp kring den nya gatumiljön som ger ett omhändertaget intryck och ökar tryggheten och orienterbarheten.

Planförslaget tillför grönska på Handens Stationsväg med förbättrade utrymmen för träd och grönsstruktur. Dessa bör kombineras med dagvatten- och skyfallshantering i marknivå vilket utreds vidare i granskningsskedet.

Utformningen av Handens Stationsväg har inte utretts till samrådet, utan kommer att projekteras under kommande granskningsskede. Inför projekteringen utreds trafiklösningar, landskapsutformning och ledningsplaceringar i ett helhetsgrepp. Bland annat behöver utrymme ges till ca 300 kvadratmeter dagvattenrenande åtgärder, angoringsplatser som möter kvartersmarkens behov, eventuell ledningsomläggning, grönska, översyn av material, kulörer och möblering, bredare gångbana, och eventuellt omhändertagande av skyfallsvatten. Det kan komma att påverka befintlig gatuparkering.

2.3.2 Torgyta Tritons plats

För allmänheten är utsiktsplatsen vid Tritons plats idag en av få lättillgängliga utsiktsplatser i centrala Västra Handen. Här kan besökare se och uppskatta närheten till den populära sjön och naturreservatet Rudan. Närheten till naturen är en av de saker Haningeborna uppskattar mest. Utsiktsplatsen är utomhus och öppen för alla oavsett ekonomiska förutsättningar. Bland annat på

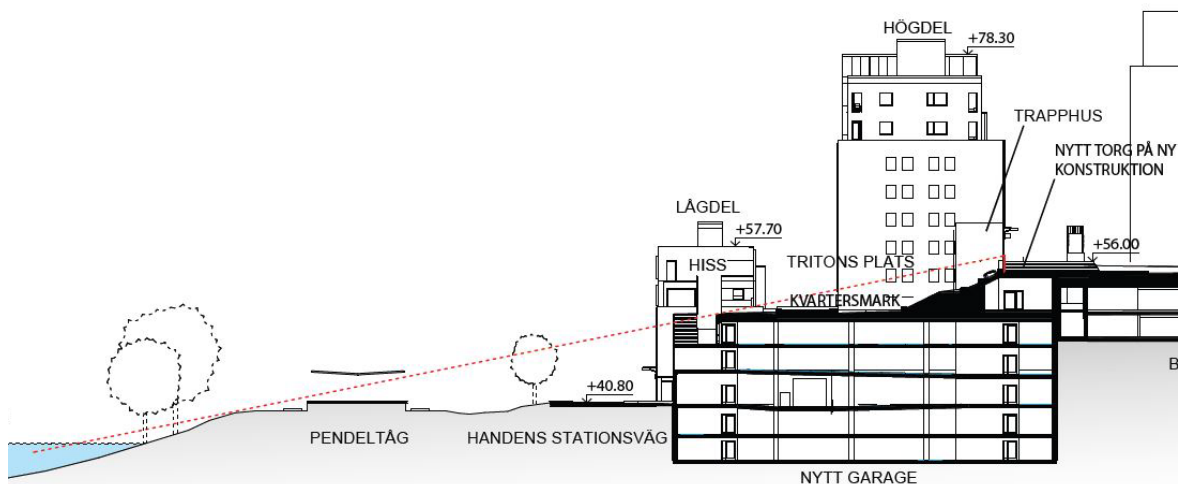
grund av sitt läge har platsen ovanligt stor potential. I en stor del av Västra Handen störs annars allmänhetens tillgång till utsikt av skrymmande byggnader. Öppningen mellan byggnaderna underlättar även orienterbarheten i området.

Ny utökad torgyta planeras vid Tritons plats i samma höjd som Haningeterrassen (på plankartan *TORG1*). På torget finns plats för mer grönska och från torget kan allmänheten ta del av utsikten över Rudan i ett centralt och lättillgängligt läge. Den utökade torgytan ligger på en ny konstruktion ovan befintlig trappa. I redovisad sektion är ett nytt garage för bil och cykel en förutsättning för att den nya torgytan ska kunna anläggas. Garaget har planbestämmelsen *P3 – Parkeringshus. Avgränsad vertikalt uppåt till +55,0 över angivet nollplan*. Höjdangivelsen betyder att garaget får anläggas upp till angiven höjd, men inte mer. Med planförslaget förstärks platsens kvaliteter ytterligare genom att gatan breddas till en ny torgyta som förses med bl.a. möbler, belysning och grönska. Intilliggande verksamhetsbyggnader har butikslokaler med skyltfönsterstora glaspartier i bottenvåningarna. Det ger möjlighet att ha verksamheter som öppnar upp mot torget och bidrar till att människor vill stanna till en stund, t.ex. restauranger och butiker med varuskyltning utanför sin entré.

Utformningen av Tritons plats, både kvartersmarken och torget, kommer att utredas vidare i granskningskedet i dialog med berörda fastighetsägare. På Tritons plats´ torg kommer konstverket Jordpuls av Edfalk och Sparre att placeras, vilket är beslutat 2017-06-21 i kultur- och fritidsnämnden (§94). Konstverket är en del av flera konstverk i närområdet och innefattar rinnande vatten på sten och kommer att belysas.



Illustration av framtida utsikt från det nya torget på Tritons plats. Bilden visar taket på det nya garaget som förses med utegård och som ligger nedanför och väster om torget. Utegården hör till bostäder och/eller verksamheter och en passage för allmänheten möjliggörs. Nedanför utegården syns sjön Rudan. Bild: Wåhlin arkitekter



Sektion Tritons plats. Längst till höger ovanför trappan skapas ett nytt torg. Väster om och nedanför torgytan en utegård på garagetak på kvartersmark. Trappa och hiss ner till Handens Stationsväg på västra delen av garaget. Bild: Wåhlin arkitekter

2.3.3 Strandlinje Övre Rudasjön

Planförslaget innebär en ny förlängning av gångbron till sjösidan. Bron med tillhörande ny trappa och hiss regleras i plankartan som kvartersmark. Den allmänna platsmark som berörs är det cirka 6 meter breda parkmarkområdet mellan järnvägsområdets staket och vattnet (på plankartan *PARK*). På den smala landremsan möjliggörs för anläggning av brofäste, trappa och hiss. Från brofästet och söderut vindlar idag en smal stig till Rudans aktivitetsplats. Haninge kommun har utrett i en separat studie en anlagd strandpromenad utmed strandlinjen. Bron ökar allmänhetens tillgänglighet till naturreservatet och sjön.



Illustration över förnyad stationsmiljö, sedd norrifrån. Brodelen till höger i bild illustrerar en broförlängning till sjösidan. Bild: Dissing+Weitling

2.3.4 Ny gång- och cykelväg

Ny gång- och cykelväg (i plankartan *GCVÄG*) planeras i norra delen av planområdet och fortsätter i riktning norrut genom skogsslätten. Den belysta gc-vägen går från

Handterminalens nordöstra hörn till befintlig trappa cirka 270 meter norrut. Gc-vägen går förbi det nya punkthuset och efter en kortare nedförsbacke på ungefär samma höjd genom skogsslänten. Skogsslänten är brant och för att gc-vägen ska ha tillgänglighetsanpassad lutning och minimera släntutbredning så gör den ett mindre markintrång i fastigheterna 3:400 och 3:377. Kommunen bedömer att släntens skarpa lutning troligen kräver någon form av stödmur. Med den nya gc-vägen ökar tillgängligheten generellt och tillgängligheten till befintlig grönstruktur stärks.



Figur x: Planritning för gång- och cykelväg.

2.3.5 Skogsslänt i norr

I granskningskedet kommer hantering av skyfallsvatten att utredas vidare. Om skyfallsvatten leds norrut från Haningeterrassgatan kommer vattnet att ledas ut i skogsslänten. Eventuella åtgärder för att ta hand om vattnet i skogsslänten behöver preciseras i samband med det.

Punkthusets fasadliv står i fastighetsgräns och planområdesgräns med skogsslänten som närmsta granne i norr. När punkthuset ska byggas kommer skogsslänten att behöva tas i anspråk. Skogsslänten är reglerad som parkmark i gällande detaljplan och ingår inte i planområdet i denna detaljplan. Hur mycket parkmark som behöver tas i anspråk, hur eventuella viktigare träd kan sparas och hur återställd mark efteråt behöver se ut ska utredas i granskningskedet.

Den nya gång och cykelvägen är placerad i skogssläntens parkmark. Gc-vägar får anläggas på parkmark utan särskild reglering.

2.3.6 Övrigt

Planförslaget utökar tillgängligheten med en ny och två förbättrade trappförbindelser för allmänheten mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassen. De planregleras inte som allmän platsmark, men är tillgängliga för allmänheten på andra sätt. Planförslagets trappor ligger vid Tritons plats, gångbron och punkthuset.

Arkaden utmed Handens Stationsväg ligger idag inom kvartersmark som ägs av Revelop. Arkaden och en smal remsa på gatan utanför arkaden är reglerade med x i gällande detaljplan, dvs. område för allmän gångtrafik. I planförslaget tas x-området i arkaden bort och arkaden ligger endast på kvartersmark.

2.4 KVARTERSMARK

2.4.1 Utgångspunkter gestaltning av bebyggelsen

Planområdet är placerat centralt i den regionala stadskärnan Handen. För många boende och besökare i kommunen är byggnaderna i planområdet det första och det sista som de ser när de kommer respektive lämnar kommunen med kollektivtrafik. För förbipasserande resenärer med pendeltåget är planområdet en av de få platser de ser av Haninge. Planförslagets nya höga bostadshus i norr kommer att synas på långt håll från många vinklar. Från populära Rudans naturreservat och aktivitetscentrum, som har både lokala och långväga besökare, kommer planförslagets förändringar synas tydligt.

Platsen som kollektivtrafiknod gör att många passerar planområdet och dess närområde. Det ger en god förutsättning för många positiva stadsbyggnadsaspekter så som kundunderlag till butiker, restauranter, samhällsservice och befolkade gaturum. Samtidigt är ofta stationsmiljöer generellt mer brottsutsatta. I planförslaget ingår åtgärder i den fysiska miljön som syftar till att fler upplever platsen tryggare, inom detaljplanens geografiska och juridiska påverkansområde.

God gestaltning och väl omhändertagen stadsmiljö ger ett välkomnande intryck, inte bara till platsen utan även till Haninge eftersom planområdet ligger centralt. Planförslagets befintliga och tillkommande bebyggelse har av ovan nämnda skäl höga krav på gestaltning och utformning, särskilt det höga punkthuset i norr och stationsmiljöns förnyelse. Planförslagets bebyggelse behöver ha en gestaltning som håller hög kvalitet på både nära håll och långt håll. För det nära perspektivet innebär det bland annat att gestaltningen av sockeln behöver ha omsorg om detaljer och transparenta bottenvåningar. Med transparenta bottenvåningar menas att glaspartier placeras och utformas så att människor gatan syns och ser. För perspektivet långt håll innebär det att tydliga större gestaltungsgrepp framträder. Exempel är bostadsvolymernas olika stora indrag på lågdelens tak och punkthusets högsta våning ("Kronan"). Ett annat exempel är balkongernas integrering i fasaden avseende rundade hörn och material- och kulörval. Materialval och dess genomförande behöver ha en kvalitet som håller över längre tid.

Plankartan har utformningsbestämmelser i syfte att säkra kvaliteten i gestaltningen. I kvalitetsprogrammet presenteras planförslagets gestaltning mer ingående och förtydligar utformningsbestämmelserna.

En övergripande planbestämmelse i plankartan reglerar gestaltungs-kvaliteten: *Planområdets byggnader och konstruktioner ska hålla hög arkitektonisk kvalitet. Tillhörande kvalitetsprogram är vägledande för att tolka ambitioner och gestaltungs-sidé.* Ett led i hög arkitektonisk kvalitet är att *Fasader på bostadsbyggnader ska utföras utan synliga elementskarvar.*



Punkthuset och det övriga planförslaget nordväst ifrån. Det är höga krav på gestaltningen av bebyggelsen med anledning av byggnadernas centrala placering i Handen och i synnerhet punkthuset och stationsmiljön. Bild: HISM.

Ett återkommande inslag i planförslaget är skyltfönsterstora glaspartier i bottenvåningarna. Syftet är bland annat att en mycket hög andel av bottenvåningarna ska vara uppglasad för att öka den upplevda tryggheten i området och öka orienterbarheten. Syftet är även att se och synas genom glaset. I vissa fall planregleras procentandel glaspartier. Plankartan anger inte exakt höjd, bröstningshöjd eller procentandel tät sockel i dessa bottenvåningar, då exakt utformning lämpligen avgörs i bygglovskedet. Intrycket ska dock vara att glaspartierna upplevs våningshöga och klart dominerar i bottenvåningarna i förhållande till täta partier (se referensbild nedan). Glaset behöver vara transparent (genomsiktligt), dvs att man kan se igenom glaset och att glaset inte är frostat, inte består av trådglas eller meshglas eller på annat permanent sätt hindrar sikten. Idag är många fönster i planområdet gallerförsedda och en del täcks för med jalousier, vilket är något som inte är önskvärt framöver. Härdat glas kan exempelvis väljas för att stå emot skadegörelse.

Som exempel på planregleringar gällande glaspartier finns den generella regleringen *Hela dörrpartier till trapphus och hissar ska utformas i transparent glas*. Andra exempel på liknande regleringar är *f5, f6, f8, f9, f10, f11 och f21*.

Detta dokumentets definition av bottenvåning är det våningsplan som ligger i marknivå (eller så gott som i marknivå). Det innebär att bottenvåningen mot Stationsvägen är på samma höjd som gatan (plan 2). Bottenvåningen mot Haningeterrassgatan är på samma höjd som den gatan (plan 7).



Exempel på transparenta skyltfönsterstora glaspartier på entrédörrar och fönster, till både bostäder och lokaler. Lokalen har utåtriktad verksamhet och entrédörr direkt mot gatan. Bottenvåningen är förböjd. (Bild: Wåhlin arkitekter)

En genomgående helhetsgestaltning av byggnaderna inkluderar räcken och därför finns den generella planregleringen. Där inte annat anges ska räcke/fallskydd på takterrasser, uteplatser, balkonger utgöras av pinnräcken, glasräcken eller planteringskärl, som samspelar med övrig gestaltning. Glasräcken ska vara transparent ofärgade. Punkthusets balkongräcken regleras även med f4 och f7.

På kvartersmarken integreras belysningen i föreslagna möbler och funktioner för att ge karaktär på platsen. Särskilt trapppassagerna på kvartersmarken, behöver armaturer likt allmän platsmark. De nya entréerna längs med Handens Stationsväg föreslås få belysning av samma typ som de nya entréerna längs Haningeterrassen. Arkadens tak föreslås ges belysning som anknyter till befintlig fasadbelysning mot Haningeterrassgatan.

2.4.2 Stationsmiljön

Utgångspunkter

Dagens stationsmiljö har en tunnelliknande utformning där taket ligger lågt och där fönster är få och små. Stationsmiljön är sliten, eftersatt och i stort behov av modernisering.

Planförslaget innehåller en förnyelse av Handens pendeltågsstations norra entré. Stationsmiljön ges en mer välkommande entré till Handen och i utformningen har åtgärder som bidrar till ökad upplevd trygghet varit central. I plankartan regleras hela stationsmiljön med T1 - Järnväg.

Stationsbyggnad inklusive resenärsservice, trappor, hissar och tillhörande tekniska anläggningar. Gångbro med väggar och tak, vilket innefattar de delar av stationen som ligger i hus 2 och på järnvägsområdet. I hus 2 regleras även C1 – Centrum eftersom underliggande våningar inte tillhör stationen. Övriga delar av stationsmiljön ligger på bro ovan Handens stationsväg och, väster om järnvägen, ovan strandlinjen och vattenområdet. Därför regleras övrig stationsmiljö med (T2) - Järnväg.

Stationsbyggnad inklusive resenärsservice samt gångbro med väggar och tak får uppföras över gata, park respektive vattenområde. Trappor, hissar och tillhörande tekniska anläggningar får uppföras.

Planförslaget har som utgångspunkt för stationsmiljön att:

- utveckla en inbjudande stationsmiljö som sätter den regionala stadskärnan på kartan
- utveckla pendeltågsentréns identitet och arkitektoniska kvalitet
- utveckla en högre grad av tillgänglighet till stationsmiljön som medför ett bättre flöde av människor till, från och inom entréhallen
- utveckla en ökad användning av pendeltågsentrén och stationsmiljön där alla plan ska befolkas av människor. Med alla plan avses Stationsplatsen, mellannivån (ytan mellan gångbro och rulltrappor), biljetthallen, bron, Handens Stationsväg och strandkanten.
- stärka den befintliga kopplingen mellan Poseidons torg i Handens stadskärna och Rudans rekreationsvärden
- överbygga de påtagliga höjdskillnaderna på över 15 meter.

Två alternativ har arbetats fram på programnivå, Medium och Large. Det förslag som ligger som underlag till detaljplanen är en hybridlösning och det är den som beskrivs här. Utsidan och takkonstruktion i planförslaget är hämtat från Medium och insidans lösning för trappor, rulltrappor och hissar är Larges.



Planförslaget föreslår nytt tak för stationen som i Medium-alternativet. Planförslaget innebär trappa mot sjön enligt Large-alternativet, dvs inte som i denna bild. Bild: Dissing+Weitling

Gestaltning

Planförslagets stationsmiljö ger transparens i form av stora glaspartier på bland annat fasaderna på stationsentrébyggnaden och gångbron. Det ger möjlighet till insyn såväl som utblickar mot omgivningen och det ger ökad möjlighet till överblickbarhet. Det är välgörande både för tryggheten och orienterbarheten. Planförslaget har rumsliga lösningar som skapar rymd och betonar topografin och omgivande landskap. Taket lyfts, framför allt på hus 2, och i kombination med stora glaspartier ger det möjlighet till förbättrade siktlinjer och rymlig stationsmiljö. Glaspartier gör att belysning från insidan är synlig och att det upplevs mer trivsamt att uppehålla sig vid och i pendeltågsstationen även när det är mörkt ute. Trä föreslås som material för att ge

byggnaden ett mjukare intryck och det knyter an till skogen i Rudans naturområde. *f21 - Fasadmaterial ska till minst 70% bestå av transparent glas för största möjliga utsikt och utblick mot Rudan. Fasadmaterial ska i övrigt huvudsakligen bestå av trä.*

Planförslagets tak trappas ned från Stationsplatsen till perrongen. De höga utkragande taken stabiliseras med balkar som ramar in utblickar mot Rudan. Innertaket ges en välvd form. Befintlig brostomme behålls och kläs om med trätak och kompletteras med fönster. Med bland annat dessa arkitektoniska grepp skapas flera inbjudande platser inom stationsmiljön som kan fungera som väntehallar.

Bron över Handens Stationsväg behöver även fortsättningsvis ha tillräcklig frihöjd för alla typer av fordon på Handens Stationsväg, oavsett vilken gestaltning bron får, därav regleringen *f22 - Bro över gata ska ha en frihöjd om minst 4,7 meter.*



Stationsmiljöns insida med rymd under nya takhöjder, utblickar mot Rudans naturreservat och trädetaljer som materialval. Bild: Dissing+Weitling

Entréerna till pendeltågsstationen ges ökad synlighet. Valfungerande och tillgänglighetsanpassade in- och utgångar ska säkerställas genomgående; från Stationsplatsen, Handen Stationsväg, plattformen och den nya platsen vid Rudan. Alla entréer ska utformas med samma komponenter, vilket förutom igenkännbarhet och arkitektonisk identitet även är positivt för drift och underhåll. Vid entrén vid Stationsplatsen lyfts taket och kragar ut samtidigt som fasaden flyttas ut. *f19 - Skärmtak utanför fastighetsgräns till östra stationsentrén ska ha en frihöjd om minst 5,0 meter.* Trappan vid entrén på Handens Stationsväg ges skyltfönsterstora glaspartier i tre våningar. Även landskapsåtgärder på Handens Stationsväg, så som markbeläggning, belysning, gatmöblering m.m. utformas för att betona och förtydliga stationsentrén.



Ny stationsentré vid Stationsplatsen, Medium. Identitetsskapande arkitektur med tydligt markerat utkragande tak och fasad som skjuter ut något mot Stationsplatsen ger ökad synlighet.

Bild: Dissing+Weitling



Ny stationsentré, Medium, från Handens Stationsväg ligger kvar i samma läge men ges skyltfönsterstora glaspartier. Även landskapsåtgärder på Handens Stationsväg, så som markbeläggning, belysning m.m. ses över för att betona och förtydliga stationsentrén. Bild: Dissing+Weitling

Inomhus

De olika funktionerna inomhus är placerade för att minsta möjliga friktion ska uppstå när stora resenärströmmar kliver av tåget och samtidigt ska ta sig ut från stationen. Det är av betydelse, särskilt i framtiden med förväntat ökade resenärflöden. Planförslaget, som i denna del grundar sig på Large-alternativet, bedöms vara betydligt mer lämpligt i det avseendet. Som exempel placeras en ny högtransparent snedhiss på samma sida som befintliga hissar, vilket dels innebär att de som tar hiss inte behöver korsa några gångtrafikströmmar utan tar genaste och smidigaste vägen, dels att det otrygga schaktet med stödmurar undviks. Trappa, rulltrappa och hiss förskjuts några meter västerut vilket bland annat ger kvaliteter till entrézonen vid Stationsplatsen. Förändringarna förenklar orienterbarheten.

Handenterminalbyggnadernas bottenvåningar öppnar upp mot hus 2 med skyltfönsterstora glaspartier i bottenvåningarna både på mellannivån och på Stationsplatsens nivå. Det bidrar till att skapa trygghet för förbipasserande. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Syftet är att se och synas genom glaset.



De olika funktionerna inomhus är placerade för att minsta möjliga friktion ska uppstå när stora resenärströmmar kliver av tåget och samtidigt ska ta sig ut från stationen. Handenterminalbyggnadernas bottenvåningar öppnar upp mot hus 2 med skyltfönsterstora glaspartier i bottenvåningarna både på mellannivån och på Stationsplatsens nivå. Bild: Dissing+Weitling

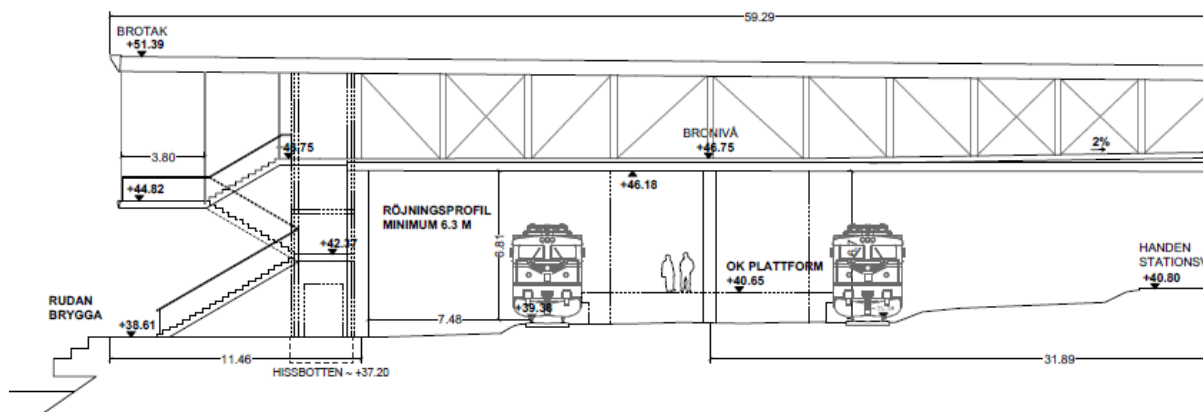
Broförlängning

Planförslaget möjliggör en förlängning av befintlig gångbro vid norra stationsentrén över järnvägen till sjön Rudan. Ny trappa, ny hiss och ny brygga möjliggörs på sjösidan. Bron, inklusive trappa och hiss regleras med (T2) i en tredimensionell lösning där landremsan regleras med *PARK* och vattenområdet med brygga regleras med *W1*. Bron ökar allmänhetens tillgänglighet till naturreservatet och sjön. Från brofästet och söderut vindlar en smal stig till Rudans aktivitetsplats. Haninge kommun utreder i en separat förstudie en anlagd strandpromenad utmed strandlinjen. För att skapa en trygg offentlig miljö bör broförlängningens trappa och hiss på Rudan-sidan byggas samtidigt som strandpromenaden. Det möjliggör gångflöden som kan bidra till trygg offentlig miljö. Om trappa och hiss från bron byggs först skapas en avgränsad plats i Handen, en ”återvändsgränd” som riskerar att bidra till en otrygg utomhusmiljö.

Broförlängningen har mått som tagit hänsyn till Trafikverkets utrymmeskrav som exempelvis frihöjd mellan brons underkant och rälsens övre kant, därav finns bestämmelsen *b7 - Gångbro får finnas ovan +46,24 meter över angivet nollplan*. Väster om järnvägen ansluter trappa och hiss till bron. Trappan har utformning som i *Large* och är i sin helhet placerad under brotaket, vilket ger visst väderskydd och undviker snöröjningskostnader. Hissens och trappans lägsta konstruktionsnivå är i planförslaget på plushöjd +37,2 meter, vilket är ovan Rudansjöns högsta vattennivå och det minimerar risken att hissens tekniska utrustning översvämmas. Med teknisk utrustning avses hissdelar som är avgörande för att hissen ska fungera och som förstörs eller skadas av vatten. Plankartan reglerar *m1 - Hiss med teknisk utrustning ska utformas och placeras så att de inte skadas eller påverkas negativt vid en vattennivå till en höjd av +37,0 meter över angivet nollplan*. Rudansjöns vattennivå är reglerad i norra delen av sjön. Den högsta vattennivån är ca +36,5 meter och den är reglerad i en dom från 1986 till +35,9 med dåvarande höjdsystem.

Rulltrappa, trappa och hiss mellan spärmlinjen och pendeltågsplattformen är kvar i nuvarande läge. Spärmlinjen får ny placering i öst-västlig riktning för att möjliggöra att människor till och från Rudan kan passera när bron förlängts.

Ny bro som förbinder centralaste Handen med sjön och naturreservatet Rudan ger Västra Handens boende och besökare kortare avstånd och större tillgänglighet till kvalitativt naturområde, i linje med stadsutvecklingsplanen. Bron bedöms ge stort värde för boende och besökare och dess betydelse kommer att öka vartefter planerad förtätning i Västra Handen genomförs. Förtätningen i sig, att byggnader står högt och tätt gör att befintliga öppna gröna ytor minskar gör att behovet av lättillgängliga nära grönområden ökar. När befolkningmängden ökar med förtätningen ökar också behovet av lättillgängliga kvalitativa grönområden.



Förlängd gångbro med trappa som viker sig ner under brotaket. Hissbottens lägsta plushöjd är +37,2 meter.

Etapper

En förutsättning för gestaltningsarbetet av stationsmiljön har varit att möjliggöra etappvis utbyggnad. Det bedöms möjligt att dela upp förnyelsen av stationsmiljön i fyra etapper: hus 2, gångbro från fasadliv till och med spärrlinje, förlängning till Rudan, stationsbyggnad mellan spärrlinje och plattform.

Materialval och drift

Material behöver väljas med omsorg. Material behöver bland annat vara estetiskt tilltalande och hålla länge trots hårt slitage som offentliga miljöer innebär men även vara lättskötta och ge god akustisk miljö. Det framträdande och synliga materialvalet är en kombination av främst trä och glas medan vissa delar, t.ex. konstruktionsdelar, även kan innehålla stål och betong. Välskötta och lättorienterbara områden upplevs tryggare. Handens framtida välgestaltade stationsmiljö integrerar tekniska installationer i den arkitektoniska utformningen, så som ventilation, belysning, rengöring av fönsterglas, eventuella övervakningskameror.

Dagens fönstergaller och jalousier ska undvikas för att de bidrar till upplevd otrygghet. I stället ska andra lösningar, material och färger väljas som gynnar upplevd trygghet och signalerar omhändertagen miljö. Exempelvis bör glaspartier bestå av säkerhetsglas.

Utformningen av den nya byggnaden ska begränsa möjligheten till tillträde till vissa områden under bestämda tider. Rumsliga begränsningar kommer att införas och dessa utreds delvis vidare i granskningsskedet. Exempelvis ska tillgängligheten till Rudan skiljas från plattformens tillgänglighet. För passagen mellan Stationsplatsen och Handens Stationsväg kan man behöva finna metoder för att reglera passagen och öppettider till kommersiella lokaler i mellannivån.

I syfte att undvika åtkomst till taket för obehöriga behöver utformningen omöjliggöra åtkomst och för driftpersonal bör tillgång till taket endast ske från privatkontrollerade områden, t.ex. taklucka.

Fortsatt arbete

Genomförande och utveckling för bro och koppling till Rudan ska studeras. Samverkan med Trafikverket och Trafikförvaltningen ska ske. Underlag från Trafikverket angående byggnader och järnvägsanläggning med mera måste tas fram till fortsatt arbete. Kommunen kan med fördel leda hela projektet och ansvara för projektering men Trafikverket genomför de delar som påverkar järnvägen.

2.4.3 Bostäder punkthus

Nytt bostadshus (punkthus) placeras i norr (i plankartan *B1 – flerbostadshus*). Bostadshuset har 26 våningar ovan mark från Handens Stationsväg varav 21 våningar ovan Haningeterrassens nivå. Takfoten har plushöjd +124 meter, vilket kan jämföras med höghuset i kvarteret Blicken intill Nynäsvägen som har takfotshöjd +113,5 meter. Kommunen ställer särskilt höga krav på gestaltning och utformning av planförslaget eftersom byggnaden är hög och den är placerad centralt i Handen, nära stationen vilket gör den synlig från många håll, inklusive Rudans naturreservat och aktivitetscentrum.

Bostadshuset är uppdelat i två delar med olika karaktärer som sitter ihop. Den ena delen har rundade former i ljus kulör medan den andra är högre, har mörkare kulör och har raka kanter. (*b1 - Högsta totalhöjd är +126,0 meter över angivet nollplan och b2 reglerar +106 meter*). Byggnadens höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning. Fasaderna föreslås utföras i glaserad fasadkeramik. Materialet anspelar på Handenterminalens profilerade plåtfasad. Fasadkeramikens glaserade yta och profilering reflekterar ljuset och ger en skuggverkan på punkthusets fasader. På taket av den lägre delen är

det möjligt att ha takterrass. Dessa gestaltningskvaliteter regleras med *f3 - Fasad ska utföras i material som bidrar till hög arkitektonisk kvalitet, så som glaserad fasadkeramik eller motsvarande. Sockelvåningars fasad ska särskiljas. Därtill regleras den vita byggnadsdelen även med f15 - Bostadsbyggnad ska utformas med rundade ytterhörn.* Glaserad fasadkeramik bidrar, tillsammans med fönsterplacering, volym, kulörval, utformningsgrepp så som rundade hörn, m.m. till hög arkitektonisk gestaltning. Annat material går bra att välja förutsatt att det har motsvarande hög kvalitet på utformning, gestaltning och beständighet över tid.

Byggnaden har en tydligt markerad sockel både mot Haningeterrassen och Handens Stationsväg. Planförslaget visar omsorg om sockelns detaljer vilket är av stor vikt för upplevelsen av byggnaden från gatunivå. Sockelns höjd är olika på olika sidor och delar av huset och omfattar mellan två och fyra våningsplan. Variationen beror på punkthusets anpassning till topografin. Sockelvåningar utförs i glaserat tegel för att betona entréer och övriga funktioner placerade i gatuplan. De valda materialen ger ett stadigt, murat uttryck och möjliggör reliefer och djupverkan i sockelfasaden. Öppenhet mot omgivningen skapas genom de stora glaspartierna i sockelvåningarna. De tre nedersta våningarna närmast Handens Stationsväg är bilgarage men för att bidra till Handens Stationsvägs trygghet har stor vikt lagts på varierad fasad- och sockelutformningen däribland skyltfönsterstora glaspartier. I planförslaget finns höga ambitioner på att skapa funktioner i bottenvåningen så att det, så långt det är möjligt, bidrar till att fler personer befolkar platsen. Det planförslaget känner till idag är cykelparkering och generös bostadsentré.

f2 - Huvudentré ska lokaliseras mot GATA respektive GCVÄG. Sekundärentré ska lokaliseras mot bostadsgård.

f6 - Sockelvåningarnas fasader ska till minst 30% utformas med våningshöga transparenta glaspartier/ skyltfönster

f9 - Fasad mot GATA ska utformas med variation i fönsterplacering, material och kulör. Fasadmateriäl ska till största del bestå av behandlat trä. Glaspartier ska uppta minst 25% av fasadytan, där minst hälften ska utgöras av våningshöga glaspartier. Entrédörrar till garaget ska utformas i transparent glas.

Balkongernas olika utformning relaterar till de olika volymerna. Balkongerna integreras i gestaltningen och blir punkthusets primära fasad. Alla balkonger på västra och södra fasaden glöas in, bland annat på grund av bullernivåerna från spårområdet.

f7 - Balkonger på västra fasaden ska vara inglasade och dess räcken utformas med rundade hörn. Balkongräcken ska ha en gestaltning som samspelar med husets övriga arkitektur. Räcken till takterrass ska placeras indragna minst 1,5 meter från takfot.

f4 - Balkonger på södra fasaden ska vara inglasade. På våning 9-11 ska 75,0% av inglasningen på den sydvästra delen av balkongen ej vara öppningsbar av bullerskäl medan resterande 25,0% av inglasningen ska vara öppningsbar. Balkongräcken ska ha samma kulör som omgivande fasad samt ha en gestaltning som stämmer överens med husets övriga arkitektur

Högst upp är kronan, den översta våningen med högre våningshöjd än övriga och stora glaspartier i alla väderstreck Våningen är en utsiktsplats och ett utrymme för en möjlig gemensamhetslokal.

f5 - Översta planet för bostadsändamål ska ha en höjd om minst 5,0 meter och dess fasader ska utformas med minst 80% våningshöga transparenta glaspartier/ skyltfönster.

f1 - Teknikdelar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten ska integreras i byggnadsgestaltningen och tillåts inte överskrida totalhöjd.

Punkthusets möte med skogsslänten i norr ska utformas och byggas med noga höjdsättning av marken i slänten och fönsterplaceringar i bottenvåningarna. Vad som är bottenvåning mot en starkt lutande slänt behöver tolkas så att slutresultatet innebär stora glaspartier. Till hjälp finns

planregleringen f6 - Sockelvåningarnas fasader ska till minst 30% utformas med våningshöga transparenta glaspartier/ skyltfönster. Ett exempel på hur f6 avses tolkas framgår av intilliggande figur. För tryggheten på den här platsen är det av stor vikt att undvika fönsterlösa våningsplan och höga stödmurar. Hur mycket parkmark i norr som behöver tas i anspråk vid punkthusets byggnation och återställning m.m. ska utredas i granskningskedet.

Sammantaget ger utformningsgreppen intrycket av en relativt smal byggnad med omsorg om detaljer för att tillföra Västra Handen gestaltningskvalitet både på avstånd och nära håll.



Exempel på rekommenderad tolkning av f6 mot slänt i norr. Fasaden ska bestå av minst 30% våningshöga glaspartier för att på så sätt anpassa byggnaden till markens topografi genom att minimera våningsplan närmast mark med fönsterlösa partier. Bild: Wåblin arkitekter



Punkthuset norrifrån. De två volymerna med sina rundade ljusa respektive färgglada raka uttryck. Glaserad profilerad keramikfasad. Sockeln och huvudentré är tydligt markerade och har skyltfönsterstora transparenta glas. Bild: Wåhlin arkitekter



Punkthuset och det övriga planförslaget från Rudans naturreservat. Det är höga krav på gestaltningen av tillkommande bebyggelse med anledning av byggnadernas centrala placering i Handen och i synnerhet punkthuset på grund av dess höjd. Bild: Wåhlin arkitekter



Bostadsbus i två våningar med ena bostadsgården framför och den andra på taket. Trappförbindelse för allmänheten mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassen. Bild: Wåhlin arkitekter

Mellan befintliga Handenterminalen och det nya höga bostadshuset placeras två nya bostadsgårdar i olika våningshöjder. Den övre bostadsgården utgör taket på ett nytt bostadshus i två våningar i suterräng med träpanel. På den övre bostadsgården planeras en privat lekplats för yngre barn. För att klara skötsel med driftfordon regleras *b6 - Körbart bjälklag ska finnas*. Bostadshuset och den lägre bostadsgården är i sin tur placerade på taket till garaget. Mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg finns en ny trappförbindelse. Trappan är öppen för allmänheten genom avtalssevitut. *f23 - Gångstråk/trappa ska finnas mellan Haningeterrassens förlängning och Handens Stationsväg*. Under trappan i samma höjd som Handens Stationsväg är en ny transformatorstation placerad (i plankartan *E1 - Transformatorstation får enbart finnas i bottenvåning*). En egen byggnad för trapphus med hiss mellan Haningeterrassen och garaget är placerad intill trappförbindelsen (i plankartan *e5 - Byggnadsvolym för hiss och trapphus får anläggas med en bruttoarea om max 30,0 kvm, h3 - Högsta höjd ovasida gårdskonstruktion (bjälklag samt överbyggnad) är +57,0 meter över angivet nollplan. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 3,7 meter ovan högsta höjd på gårdskonstruktion. f8- Fasad på trapp- och hissbyggnad ska utformas med minst 50% glaspardier/skyltfönster i transparent glas*. Den nedre bostadsgården regleras med *h4* istället, vilken reglerar en annan höjd och saknar reglering av trapphus.

På kvartersmarken runt punkthuset och dess garage är marken reglerad med *Ringbrickad mark - Endast byggnad under mark*. Det innebär att inget får byggas ovan marknivå men under mark är byggnad, så som garage, tillåtet. Markparkering är inte lämpligt med tanke på att marken behövs till bland annat in- och utfart, trappavsats och för att, i linje med kommunens Stadsutvecklingsplanen, öppna upp och levandegöra bottenvåningar.

2.4.4 Bostäder ovanpå befintlig högdal

Ovanpå den höga östra delen av befintlig byggnad, föreslås nya flerbostadshus i tre våningar. Bostadsändamål får finnas mellan +64,5 och +77 höjdmeter och det regleras med *B3 - Flerbostadshus. Avgränsad vertikalt nedåt till +64,5 över angivet nollplan och h10 - Högsta nockhöjd för*

flerbostadshus är +77,0 meter över angivet nollplan. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 2,0 meter ovan högsta höjd på bostadshusets tak. Utöver angiven högsta nockhöjd får fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten överskrida angivna höjder med maximalt 1,5 meter. I kombination med e4 regleras bruttoarean. e4 - Största totala bruttoarea för bostäder inom egenskapsområdet är totalt 3210,0 kvadratmeter. Trapphus får finnas inom egenskapsområdet med en största total bruttoarea om totalt 255,0 kvadratmeter. Hus 3 regleras på samma sätt med B4, h11 och e3, men med andra höjder och kvadratmeter.

De nya bostäderna särskiljs från befintlig byggnad på olika sätt för att det antikvariska värdet på Handenterminalen ska vara tydligt läsbart och för skapa trappning mot Haningeterrassen. Volymerna delas upp och förskjuts i förhållande till varandra med tydligt indrag från Handenterminalens takfot och varierande höjder på det grönklädda taklandskapet. Det bryter ner skalan. f14 - Påbyggnader ska ha indragna fasadliv utifrån befintlig byggnad (centrumanvändning). Östra, norra och södra fasaden ska ha ett indrag om minst 2,4 meter. Hus 1 regleras med f16 - Bostadsbebyggelsen ska utformas med en variation vad gäller höjd, indrag och genomsläpp. Minst 4 tydligt separata byggnadsenheter med en maxlängd på 40,0 meter per enhet. Minst ett av genomsläppen ska vara på minst 3,0 meter. Byggnadsenheterna får förbindas med loftgång. Hus 3 regleras med den snarlika f17. Med vitlaserad trä som huvudsakligt fasadmateriäl åt öster och med runda ytterhörn (f15) och gott om balkonger åt väster och planteringsytor särskiljs bostäderna och bryter av mot Handenterminalens långa likformiga fasad. Trapphus och delar av fasaden åt väster kläs i ljus plåt. f12- Bostadsbyggnadernas fasad ska gestaltas med en variation vad gäller kulör och material. Inom egenskapsområdet ska minst två olika kulörer samt minst två olika material, varav ett behandlat eller målat trä finnas, för att särskilja bostadsvolymerna. För att taklandskapet ska utformas ihop med resten av byggnaden regleras även f13- Teknikdelar ska ha en liten visuell påverkan och en medveten gestaltning som samspelar med bostadshusens övriga arkitektur. Fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten får totalt omfatta 50,0 kvadratmeter inom egenskapsområdet och ska placeras med ett avstånd på minst 0,5 meter från takfot. Befintliga trapphus till Haningeterrassgatan förlängs. Miljön mellan lägenhetsdörrarna och trapphusen är utomhus under tak med loftgångar i öster. Byggnaderna byggs med trästomme.

Fallskydd för balkonger, terrasser och loftgångar utförs som enkla pinnräcken, glasträcken utan färgpigment och planteringskär i cortenstål. Se den generella planregleringen för räckesgestaltning.



Bostadsvolymerna på högdelen delas upp och förskjuts, för att bryta upp volymerna. Rundade gavlar, variation av material varav mycket vitpigmenterat trä. Gott om planteringsytor och gröna tak. Bild: Wåhlin arkitekter

2.4.5 Bostäder ovanpå befintlig lågdel

Ovanpå den lägre västra delen av befintlig byggnad, föreslås nya tvåfamiljshus i två våningar. För hus 1 får bostäder finnas mellan plushöjderna +49,5 och +59,0 meter vilket regleras med B2 - Bostäder. *Avgränsad vertikalt nedåt till +49,5 meter över angivet nollplan och b8 - Högstanockhöjd för bostad är + 59,0 meter över angivet nollplan. På en fjärdedel av byggnaderna får byggnadsvolym för trappa till takterrass uppföras 3,0 meter ovan högsta höjd på bostadshusets tak, med en total yta om högst 13 kvadratmeter per byggnad. Utöver angiven högsta nockhöjd får fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten överskrida angivna höjder med maximalt 1,5 meter.* I kombination med e1 regleras bruttoarean e1 - *Största totala bruttoarea för bostäder inom egenskapsområdet är 1000,0 kvadratmeter. Trapphus får finnas inom egenskapsområdet med en största total byggnadsarea om totalt 30,0 kvadratmeter.* Hus 3 regleras på samma sätt med B2, b9 och e2, men med andra höjder och kvadratmeter.

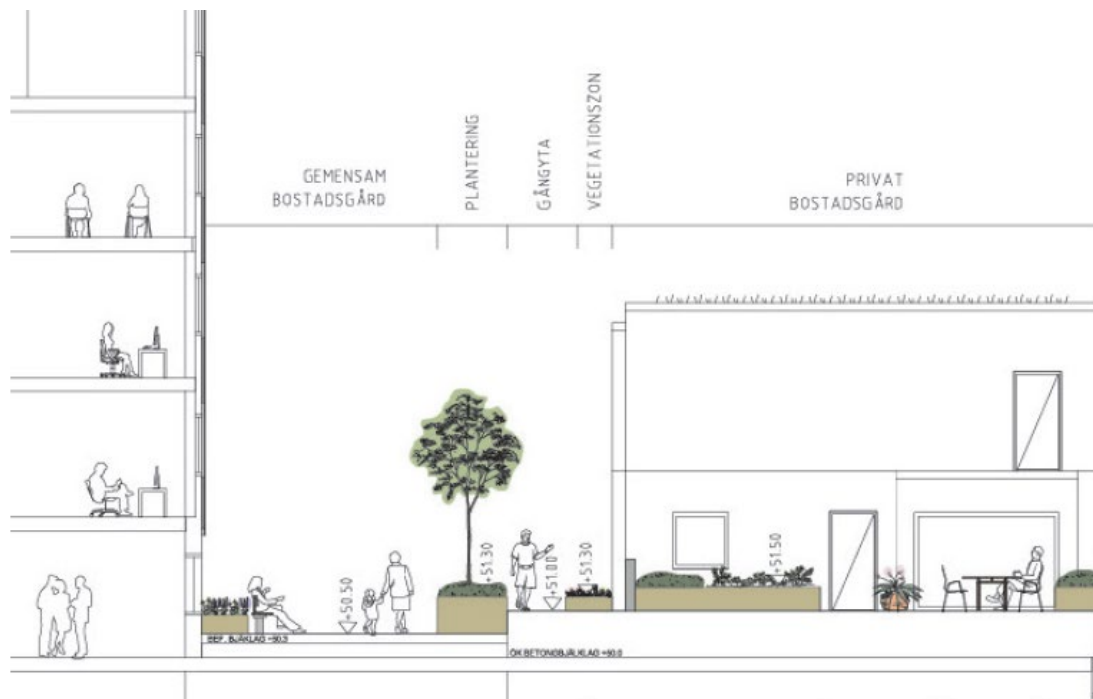
De nya bostäderna särskiljs från befintlig byggnad på olika sätt för att det antikvariska värdet på Handenterminalen ska vara tydligt läsbart. Husens utformning varierar på olika sätt. Parhusen är förskjutna och ges kontrasterande kulörer för att visa uppdelningen mellan lägenheterna. Några tvåfamiljshus har entrépartier och burspråk. Vissa har takterrass och inomhustrappa upp på taket, andra har bara tak med grön växtlighet. Fasadmaterial är huvudsakligen i trä, både ljuspigmenterat och kontrasterade mörkt. Additioner som burspråk och entrépartier utförs i plåt. Byggnaderna byggs med trästomme.

Fallskydd för uteplatser och avskiljande räcken utförs som enkla pinnräcken, glasträcken utan färgpigment och planteringskärl i cortenstål. Utsikten mot Rudan värnas genom att utforma räcken västerut med transparens. Två nya gemensamma bostadsgårdar skapas, en för hus 1 och en för hus 3, det vill säga på var sida om stationsbyggnaden.

Det är befintliga trapphus till Handens Stationsväg som förlängs och får egna plåt- och glasklädda volymer på lågdelens tak. För att ta sig mellan lägenheterna och trapphusen går man på en gångväg utomhus mellan de nya bostäderna och befintlig högdel. Från lägenheterna i tvåfamiljshusen på hus 3 kan man även gå söderut och rakt ut på garagetakets gård på Tritons plats. På samma sätt kan man från tvåfamiljshusen på hus 1 gå rakt norrut ut på bostadsgården på punkthusets garagetak. Från gårdarna finns trappförbindelse vidare till både Haningeterrassen och Handens Stationsväg.



Nya tvåfamiljshus på lågdelens tak av befintlig byggnad. Variation i bl.a. volymförskjutningar, kulör och materialval. Bild: Wåhlin arkitekter



Nya tvåfamiljshus på lågdelens tak och gångtyta, uteplatser, planteringar, bostadsgård mellan bostäder och befintlig kontorsbyggnad.

2.4.6 Kontor och verksamheter i befintlig byggnad

Befintliga byggnader i Handenterminalen, hus 1, 2 och 3, ska vara kvar. Planförslaget innebär att planregleringen Centrumändamål kvarstår, vilket ger fortsatt möjlighet till många olika sorters verksamhetsetableringar som exempelvis kontor, handel, gym, vårdcentral, hantverk och annan service. Nytt med det nya planförslaget är att även vuxenutbildning har möjlighet att få permanent tillstånd, istället för nuvarande situation med tillfälliga bygglov. Hus 1 högdal regleras med C3 - Centrum. Avgränsad uppåt till +65,0 meter över angivet nollplan, och hus 3 högdal och lågdelarna regleras på samma sätt med C4 respektive C2 men med andra höjder.

Kommunen ser särskilt positivt på verksamheter som genererar många besökare eftersom det genererar fler personer som rör sig på gatorna och bidrar till att öka tryggheten. Det gäller särskilt i bottenvåningarna men även inom hela planområdet. En sammansättning av olika sorts verksamheter och bostäder som tillsammans befolkar både husen och genererar rörelser på gatan olika tider på dygnet är att föredra. Exempel på kvällsöppna verksamheter är gym, utbildningsverksamheter med kvällskurser, mataffärer, restauranter. Omvänt så bör det undvikas verksamheter som inte bidrar till mycket rörelser olika tider på dygnet, till exempel vårdboende. Skolor för barn och ungdomar får inte finnas i byggnaden av flera skäl: lämplig utomhusmiljö saknas, bullernivåer är lämpliga, stationsmiljöer är generellt olämpliga ur trygghetsperspektiv.

Vissa mindre utformningsförändringar på befintliga byggnader planeras och några har redan genomförts. Butiksstråket utmed Haningeterrassen renoverades 2022. Den 220 meter långa arkaden och fasaden utmed Handens Stationsväg föreslås ges liknande uttryck där bottenvåningarna ges skyltfönsterstora glaspärtier och där huvudentréerna placeras i arkadens framkant och gläser upp åt alla väderstreck. Entrén till stationen tydliggörs, se stationsavsnitt. Dagens dörr- och fönstergaller och jalousier ska undvikas för att de bidrar till upplevd otrygghet och kan bland annat ersättas av säkerhetsglas. Utbytet av glaspärtier kommer att ske successivt. Arkadens väggar upprustas och pelare kläs in på ett sätt som både ger en trevligare och mer omhändertagen miljö och skyddar mot klotter. Undertaket kläs in i plåt med infälld belysning. Arkadens smala utrymme övergår till kvartersmark (utan befintligt x-område), och verksamheter i

bottenvåning får dörr direkt ut mot Stationsgatan, vilket gör att de kan enklare bruka arkaden till skyltning m.m.

Grundläggning på befintlig byggnad ligger några decimeter väster om fasadliv, i gångbanan. Plankartan reglerar därför utrymmet mellan fasadliv och grundläggningen med *x1 - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik, Prickmark - Marken får inte förses med byggnad och Ringmark – endast byggnad under mark.*

2.4.7 Garage vid punkthus och vid Tritons plats

Planförslaget har två nya bilgarage och båda har tre av fem våningar ovan mark. Båda garagetaken har växtförsedda gårdar som tillhör intilliggande bebyggelse och trapp-passager för allmänheten mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg. Garagetaken och dess gårdar har samma nockhöjd som lågdelen tak. Båda garagen rymmer drygt 100 parkeringsplatser var.

Punkthusets garagefasad regleras med *f9- Fasad mot GATA ska utformas med variation i fönsterplacering, material och kulör. Fasadmaterial ska till största del bestå av behandlat trä. Glaspartier ska uppta minst 25% av fasadytan, där minst hälften ska utgöras av våningsböga glaspartier. Entrédörrar till garaget ska utformas i transparent glas.* Grönska på taket regleras med *b4, f23* reglerar trappa och *b6* reglerar bjälklag. Trapphus regleras med *b3, e5* och *f8*. Garaget i det nya punkthuset beskrivs vidare i texten om punkthuset, avsnitt 2.4.3.

Det nya garaget vid Tritons plats fyller ut hela utrymmet mellan de två kontorshusen Handenterminalen och Najaden och täcker även för befintlig trappa (i plankarta P1-parkeringshus). Ny passage mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg går över garagetaket och i trappor och regleras med *x2 - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik. Ett 5 meter brett och öppet gångstråk/ trappa ska finnas mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg.* Garaget har en något indragen fasad mot Handens Stationsväg jämfört med intilliggande byggnader och den nya trappan är inbyggd i fasaden. Fasaden består av glaspartier som kläs in i träribbor av målat eller behandlat trä. *f20 - Fasad mot GATA ska bestå av behandlat trä. Entrédörrar ska utformas i transparent glas.* Av tillgänglighetsskäl byggs nya trapphus med hiss för både allmänheten och garagets bilister och cyklister. Trapphusen och hissarna har dels skyltfönsterstora glaspartier och dels mörkröd sträckmetall med stora öglor och med bakomliggande skyltfönsterstora glaspartier. *f8 - Fasad på trapp- och hissbyggnad ska utformas med minst 50% glaspartier/ skyltfönster i transparent glas.* Träribbor och sträckmetall är valda för att klara stort slitage i offentlig miljö och samtidigt vara estetiskt tilltalande. Stora glaspartier skapar god sikt som gör att människor både ser och syns vilket ökar den upplevda tryggheten.

Byggnadsvolymen på Tritons plats och västra trapp- och hissbyggnaden regleras med *b5 - Högsta höjd ovasida gårdskonstruktion (bjälklag samt överbyggnad) är +51,0 meter över angivet nollplan. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 4,0 meter ovan högsta höjd på gårdskonstruktion och e6 - Byggnadsvolym för hiss och trapphus får anläggas med en bruttoarea om max 9,0 kvm.* På samma sätt regleras hissen närmast Haningeterrassen med *e5*. Direkt väster om torgytan finns den nya trappan ner och den omges av slänt, som regleras med *b6 - Jämnt sluttande gårdskonstruktion får finnas mellan +51,0 och +55,0 meter över angivet nollplan där högsta punkt ska vara i öster och lägsta i väster. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas. Byggnadsvolym för hiss och trapphus får uppföras 5,0 meter ovan högsta höjd på gårdskonstruktion.* Torgytan behöver kunna ta emot skötselfordon för effektiv drift och därför regleras *b6 - Körbart bjälklag ska finnas.* Grönska för bland annat dagvattenrening och grönytefaktor regleras på garagetaket med *b4* och *b5*.



Garagebyggnad vid Tritons plats från Handens Stationsväg. Fasadmaterial är målade eller behandlade träribbor framför glasfönster. Bild: Wåblin arkitekter

2.5 VATTENOMRÅDE

En mindre del av sjön Rudan ligger inom planområdet för att dels göra det möjligt att anlägga ny brygga för friluftsbad för allmänheten och dels för att den nya gångbron kragar ut över vattnet och har brostöd, trappa, hiss. Strandpromenad utreds separat och ingår inte i den här detaljplanen. Plankartan reglerar *W1 - Vattenområde inom vilket brygga och strandpromenad för allmänheten får anläggas*.

Strandremsan är ca 6 meter bred väster om järnvägsområdet. En bryggkonstruktion anläggs under bron och hiss och trappa ansluter. Ett alternativ till bryggkonstruktion är att fylla ut land med fyllnadsmassor. Fyllnadsmassor påverkar naturvärdena mest. Om alternativet med fyllnadsmassor väljs som kommer det att utredas vidare i granskningskedet. Arbeten i strandkanten kan klassas som vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Både bryggkonstruktion och fyllnadsmassor kräver tillstånd för vattenverksamhet, vilket eventuellt även anläggande av brostöd kan kräva.

2.6 GENOMFÖRANDETID

Detaljplanens genomförandetid är 60 månader (5 år) från det planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

2.7 ÄRENDEINFORMATION

Kommunens namn: Haninge kommun

Detaljplanens namn: Detaljplan för Handenterminalen, Söderbymalm 3:468 m.fl.

Kommunens diarienummer: PLAN.2018.14

Stadsbyggnadsnämndens beslut om planuppdrag: 2021-09-27 BN § 63

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

Byggnadsnämnden gav 2018 Stadsbyggnadsförvaltningen planuppdrag att utreda bebyggelse för ett större område än nuvarande planområde. Planuppdraget innefattade både nuvarande planområde och bebyggelse i skogsslånten norrut. Det planuppdraget innebar att möjliggöra rivning av befintlig bebyggelse och ersätta dem med nya, smalare och höga byggnader.

Förlängning av Handens Stationsväg norrut ingick och den skulle ansluta vägen till Nynäsvägen.

Planuppdraget 2018 förutsatte även att skogsslätten markanvisades till Handenterminalens fastighetsägare. Utredningar visade att det inte är lämpligt att riva befintliga byggnader av främst tekniska skäl eftersom de fungerar som stödmur åt konstruktioner öster om. Stadsbyggnadsförvaltningen fick därför 2021-09-27 ett nytt planuppdrag med ändrad inriktning, vilket är uppdraget till denna detaljplan. Planförslaget förutsätter att exploatering norrut och förlängning av Handens Stationsväg norrut inte ska omöjliggöras, även om det inte ingår i planuppdraget.

2.8 MOTIV TILL PLANFÖRFARANDE

Utökat förfarande tillämpas eftersom detaljplanen bedöms vara av betydande intresse för allmänheten. Detaljplanen möjliggör bland annat förnyelse av norra pendeltågsstationsentrén. Många tågresenärer passerar igenom planområdet regelbundet och planområdets är därför en viktig entré till Handen och kommunens regionala stadskärna.

3. MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

3.1 MOTIV TILL REGLERINGAR

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte och andra kapitlet i plan- och bygglagen. Plankartans beteckning och bestämmelseformulering redovisas nedan och för varje planbestämmelse framgår motiv och lagstöd i kursivt.

3.1.1 Användning av allmän platsmark

GATA – Gata

Gata inklusive gångbana, trädplantering, dagvattenhantering med mera. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att förnya Handens Stationsväg.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § 1 PBL- mark används för det ändamål som marken är mest lämpad för med hänsyn till en ändamålsenlig struktur av kommunikationsleder.

2 kap 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark.

GCVÄG - Gång- och cykelväg

Möjliggöra ett tätare gång- och cykelvägnät i Västra Handen och skapa fler passager mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassen. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att premiera hållbart resande (så som kollektivtrafik och cykel).

Lagstöd, se GATA.

PARK – Park

Strandremsan mellan sjön Rudan och järnvägen är parkmark idag och regleringen bekräftar befintlig användning. Att befintlig grönstruktur vid strandkant skyddas genom bestämmelsen PARK stämmer med planens syfte att stärka grönstrukturen och skapa gröna vistelsezoner för allmänheten.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- med hänsyn till naturvärden främja en ändamålsenlig struktur.

2 kap. 3 § 3 PBL- att främja en långsiktigt god hushållning av mark.

TORG1 – Torg. Avgränsad vertikalt nedåt till +54,5 över angivet nollplan.

Ytan utökas på Haningeterrassnivån till ett mindre torg med utsikt över Rudan.

Bestämmelsen stämmer med planens syfte att utveckla området kring stationen samt syftet att skapa vistelsezoner med utblickar mot Rudan samt kvalitativ gestaltning av offentliga rum.

Är i enlighet med:

2 kap 3 § 2 PBL - att främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark, företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

2 kap 7 § 2 och 4 - att det inom eller i nära anslutning till områden med sammanhållen bebyggelse finns torg samt lämpliga platser för lek, motion och annan utvistelse

3.1.2 Användning av kvartersmark

B1 – Flerbostadshus

Utpekade användningszoner är lämpligt för bostäder för en tätare bebyggelse med tanke på områdets centrala läge. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som områdena är mest lämpade för.

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark.

2 kap 3 § 5 PBL- att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

B2 - Bostäder. Avgränsad vertikalt nedåt till +49,5 meter över angivet nollplan

Användningen syftar till att bostäder endast kan placeras på lågdelens tak på den befintliga byggnaden.

Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder.

Lagstöd se B1

B3 - Flerbostadshus. Avgränsad vertikalt nedåt till +64,5 meter över angivet nollplan

Motivet till användningen är att bostäder endast kan placeras på högdelens tak på den befintliga byggnaden.

Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder. Lagstöd, se B1.

B4 - Flerbostadshus. Avgränsad vertikalt nedåt till +67,5 meter över angivet nollplan.

Motiv, syfte och lagstöd, se B3.

C1 – Centrum.

Centrum kombineras med T1, inget behov av gränsdragning mellan användningarna inom området för ökad flexibilitet. Bestämmelsen stämmer med syftet att utveckla befintlig verksamhetsbyggnad.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som områdena är mest lämpade för.

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark.

2 kap 3 § 4 PBL- att främja en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens.

C2 – Centrum. Avgränsad uppåt till +50,5 meter över angivet nollplan.

Användningen centrum är lämplig inom befintlig bebyggelse (eller motsvarande volym) med tanke på det centrala läget och kollektivtrafik. Centrumändamål tillåter inte skolverksamhet för barn och ungdomar men vuxenutbildning går bra. Bestämmelsen stämmer med syftet att utveckla befintlig verksamhetsbyggnad genom att bland annat möjliggöra lokaler med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna och att ge möjlighet att bedriva vuxenutbildning i befintlig byggnad. Lagstöd, se C1.

C3 - Centrum. Avgränsad vertikalt uppåt till +65,5 meter över angivet nollplan.

Motiv, syfte och lagstöd, se C2.

C4 - Centrum. Avgränsad vertikalt uppåt till +68,5 meter över angivet nollplan.

Motiv, syfte och lagstöd, se C2.

E1 - Transformatorstation får enbart finnas i bottenvåning

Motivet med att precisera yta för transformatorstation är att minska risken för strålning kontra stadigvarande vistelse samt för att lokalisera den på ett ställe där den inte konkurrerar med mer utåtriktade verksamheter.

Detta gör att bestämmelsen stämmer indirekt med planens syfte att möjliggöra lokaler med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som områdena är mest lämpade för.

P1 - Parkeringshus

Motivet till parkeringshus är att uppfylla det behov av parkeringar som befintlig verksamhet och tillkommande bebyggelse genererar. Bestämmelsen bidrar indirekt till planens syfte att tillföra bostäder och verksamheter till platsen utifrån kommunens krav på parkeringstal för dessa användningar.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som områdena är mest lämpade för.

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur.

2 kap. 6 §6 PBL- byggnadsverk ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och god trafikmiljö.

P2 – Parkeringshus. Avgränsad vertikalt uppåt till +50,0 meter över angivet nollplan.

Motiv, syfte och lagstöd, se P1.

(P3) Parkeringshus. Avgränsad vertikalt uppåt till +55,0 över angivet nollplan.

Parkeringshus syftar till att uppfylla det behov av parkeringar som befintlig verksamhet och tillkommande bebyggelse genererar. Torgytan får inte förses med några byggnader. Under konstruktionen som torget vilar på får bilparkeringsgarage finnas och även cykelparkeringsgarage. Bestämmelsen bidrar indirekt till planens syfte att tillföra bostäder och verksamheter till platsen utifrån kommunens krav på parkeringstal för dessa användningar. Lagstöd, se P1.

T1 - Järnväg. Stationsbyggnad inklusive resenärsservice, trappor, hissar och tillhörande tekniska anläggningar. Gångbro med väggar och tak.

Då stationsbyggnad inklusive resenärsservice, trappor, hissar och tillhörande tekniska anläggningar är reglerade som kvartersmark kan den sammanhållna stationsmiljön stängas av när det behövs, t.ex. under nattetid när tåg inte trafikerar stationen. I och med detta kan stationen lättare utformas som inomhusmiljö. Resenärsservice är exempelvis plats för biljettförsäljning, utrymme där spårvakten sitter och Pressbyrån eller liknande kiosk.

Bestämmelsen stämmer med planens syften att möjliggöra för en utveckling av stationsmiljön, premiera hållbart resande, möjliggöra en välkommande stationsentré och att möjliggöra koppling till Rudan.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark, företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

2 kap 3 § 2 PBL - att främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 6 §6 PBL- byggnadsverk ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och god trafikmiljö.

(T2) - Järnväg. Stationsbyggnad inklusive resenärsservice samt gångbro med väggar och tak får uppföras över gata, park respektive vattenområde. Trappor, hissar och tillhörande tekniska anläggningar får uppföras.

Stationsmiljön är placerad på bro ovanför allmän platsmark (Stationsvägen, strandlinjen) och vattenområde (Rudansjön). Övrigt motiv, syfte och lagstöd, se T1.

3.1.3 Användning av vattenområde

W1 - Vattenområde inom vilket brygga och strandpromenad för allmänheten får anläggas.

Brygga för allmänheten tillgängliggör vatten- och strandområdet. Strandpromenad, som inte ingår i planförslaget, omöjliggörs inte. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra utveckling av området kring stationen samt med planens syften att skapa en koppling till Rudan samt vistelseytor med utblickar mot Rudan.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- vattenområden används för de ändamål som områdena är mest lämpade för. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

2 kap 3 § 2 PBL - att främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning med vatten.

3.1.4 Egenskapsbestämmelser för all allmän platsmark

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

De delar av planområdet som ligger på land har inte strandskydd idag och är redan kraftigt i anspråktaget. Planbestämmelsen finns för att strandskyddet inte ska återinträda. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra utveckling av stationsmiljön och området kring stationen.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som områdena är mest lämpade för.

2 kap 3 § 2 PBL - att främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av mark, företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

3.1.5 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Prickmark - Marken får inte förses med byggnad.

Byggnadsdelar under mark som tillhör Handterminalen ska ligga på kvartersmark samtidigt som markytan behövs som gångbana vilket är motivet till att ytan regleras med både prickmark, ringmark samt kvartersmark

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Ringmark - Endast byggnad under mark.

Möjliggöra för byggnad under mark. Markparkering är ej lämplig med tanke på att gatuområdet är till för in- och utfart, trappansats och för att, i linje med kommunens riktlinjedokument, öppna upp och levandegöra bottenvåningar. Lagstöd, se Prickmark.

h1 - Högsta totalhöjd är +126,0 meter över angivet nollplan.

Syftet är att möjliggöra ett punkthus, vilket dels ger mycket bostäder, dels tillskapar ett centralt landmärke. Punkthuset delas i två enheter av gestaltungs-skäl, för att skapa en varierad och smäcker byggnad samt även av bullerskäl. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra utveckling av området kring stationen samt med syftet att tillföra bostäder och skapa kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 5 PBL- att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

h2 - Högsta totalhöjd är +106,0 meter över angivet nollplan

Motiv, syfte och lagstöd, se h1.

h3 - Högsta höjd ovasida gårdskonstruktion (bjälklag samt överbyggnad) är +57,0 meter över angivet nollplan. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 3,7 meter ovan högsta höjd på gårdskonstruktion.

Inom angiven högsta höjd får parkeringsbus vid punkthuset byggas och ovanpå det även bostadshus i två suterrängvåningar. På taket av bostäderna placeras en bostadsgård med grönska och lekplats. Därutöver tillåts trapphus med hiss anläggas. Anledningen till höjdskillnaden mellan h3 och h4 är att skilja på volym för bostad och garage. Bestämmelsen stämmer med planens syften att tillföra bostäder, att skapa vistelseytor med grönska och utblickar mot Rudan samt att skapa en god boendemiljö.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 3 PBL -att med hänsyn till naturvärden, miljö- och klimataspekter främja en långsiktigt god hushållning med mark samt goda miljöförhållanden i övrigt.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

h4 - Högsta höjd ovasida gårdskonstruktion (bjälklag samt överbyggnad) är +51,0 meter över angivet nollplan. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas.

Inom angiven högsta höjd ska parkeringsbus vid punktbuset inrymmas. Därutöver bostadsgård som bidrar till grönska. Anledningen till höjdskillnaden mellan h3 och h4 är att särskilja volym för bostad och garage.

Bestämmelsen stämmer med planens syften att skapa vistelsezoner med grönska och utblickar mot Rudan samt en god boendemiljö. Lagstöd, se h3.

h5 - Högsta höjd ovasida gårdskonstruktion (bjälklag samt överbyggnad) är +51,0 meter över angivet nollplan. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 4,0 meter ovan högsta höjd på gårdskonstruktion.

Inom angiven högsta höjd ska parkeringsbus på Tritons plats inrymmas, inklusive konstruktion på vilken gård med grönska kan finnas. Därutöver får trapphus med hiss finnas. Syftet med höjdskillnaden mellan h5 och h6 är att skapa en nedtrappning västerut för utsikt mot Rudan. Bestämmelsen stämmer med planens syften att skapa vistelsezoner med grönska och utblickar mot Rudan samt att stärka kopplingar mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg (hiss och trapphus). Lagstöd, se h3.

h6 - Jämnt sluttande gårdskonstruktion får finnas mellan +51,0 och +55,0 meter över angivet nollplan där högsta punkt ska vara i öster och lägsta i väster. Utöver detta får upphöjd växtbädd anordnas. Byggnadsvolym för hiss och trapphus får uppföras 5,0 meter ovan högsta höjd på gårdskonstruktion

Parkeringsbus vid Tritons plats får inrymmas under sen sluttande konstruktionen. Slutningen regleras för att utsikten över Rudan från intilliggande torg ska säkerställas. I slutningen kommer trappa placeras och växtbädd. Därutöver får trapphus med hiss finnas. Bestämmelsen stämmer med planens syften att skapa vistelsezoner med grönska och utblickar mot Rudan samt att stärka kopplingar mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg (hiss och trapphus). Lagstöd, se h3.

h7 - Gångbro får finnas ovan +46,24 meter över angivet nollplan.

Angiven plushöjd innebär att den fria höjden under fast konstruktion (avstånd mellan rälsöverkant, RÖK, och underkant bro) är tillräckligt stor för att järnvägen, inklusive kontaktledningar och annan teknik, inte ska påverkas negativt av planförslaget. RÖK ligger idag på +39,38 meter. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra utveckling av stationsmiljön samt premiera hållbart resande.

Är i enlighet med:

2 kap. 6 §6 PBL- byggnadsverk ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och god trafikmiljö.

h8 - Högsta nockhöjd för bostad är + 59,0 meter över angivet nollplan. På en fjärdedel av byggnaderna får byggnadsvolym för trappa till takterrass uppföras 3,0 meter ovan högsta höjd på bostadshusets tak, med en total yta om högst 13 kvadratmeter per byggnad. Utöver angiven högsta nockhöjd får fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten överskrida angivna höjder med maximalt 1,5 meter.

Höjdangivelsen innebär att bostäderna på lågdelen på bus 1 får vara som mest två våningar hög. Volymen för trappa till takterrass rymmer inte något annat än trappa och det ska inte vara möjligt att skapa ett till våningsplan. Eventuella tekniska anläggningar hålls diskreta med små volymer. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap 3 § 5 PBL- att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

h9 - Högsta nockhöjd för bostad är +59,0 meter över angivet nollplan. På en tredjedel av byggnaderna får byggnadsvolym för trappa till takterrass uppföras 3,0 meter ovan högsta höjd på bostadshusets tak, med en total yta om högst 13 kvadratmeter per byggnad. Utöver angiven högsta nockhöjd får fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten överskrida angivna höjder med maximalt 1,5 meter.

Bestämmelsen gäller för bostäderna på lågdelen på hus 3. För övrigt samma motiv, syfte och lagstöd som h8.

h10 - Högsta nockhöjd för flerbostadshus är +77,0 meter över angivet nollplan. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 2,0 meter ovan högsta höjd på bostadshusets tak. Utöver angiven högsta nockhöjd får fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten överskrida angivna höjder med maximalt 1,5 meter.

Höjdangivelsen innebär att flerbostadshusen på högdelen hus 1 får vara som mest tre våningar hög. För övrigt samma motiv, syfte och lagstöd som h8.

h11 - Högsta nockhöjd för flerbostadshus är +80,0 meter över angivet nollplan. Byggnadsvolym för hiss- och trapphus får uppföras 2,0 meter ovan högsta höjd på bostadshusets tak. Utöver angiven högsta nockhöjd får fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten överskrida angivna höjder med maximalt 1,5 meter.

Höjdangivelsen innebär att flerbostadshusen på högdelen hus 3 får vara som mest tre våningar hög. För övrigt samma motiv, syfte och lagstöd som h8.

x1 - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik.

Byggnadsdelar under mark som tillhör Handenterminalen ska ligga på kvarteretsmark samtidigt som markytan behövs som gångbana vilket är motivet till att ytan regleras med både prickmark, ringmark samt kvarteretsmark.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL -en ändamålsenlig struktur

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

x2 - Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik. Ett 5 meter brett och öppet gångstråk/trappa ska finnas mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg.

Gångväg och trappa mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg via taket på garaget vid Tritons plats.

Syftet är att höja kvaliteten och öka tryggheten på trappförbindelsen. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka kopplingar mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL -en ändamålsenlig struktur.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

m1 - Hiss med teknisk utrustning ska utformas och placeras så att de inte skadas eller påverkas negativt vid en vattennivå till en höjd av +37,0 meter över angivet nollplan

Rudansjöns högsta nivå är ca +36,5 meter över angivet nollplan (eftersom den är reglerad). Konstruktion och särskilt teknik så som hissaneläggningen behöver ligga ovanför den nivån. Vattennivåregleringen är +35,9 från 1986 och sedan dess har Haninge bytt höjdsystem. Planreglerad nivå har en marginal till vattenreglerad nivå.

Är i enlighet med:

2 kap. 5 § 5 PBL- bebyggelsen placeras med hänsyn till risken för översvämning.

f1 - Teknikdelar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten ska integreras i byggnadsgestaltningen och tillåts inte överskrida totalhöjd.

Av gestaltningsskäl. Byggnadens höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

f2 - Huvudentré ska lokaliseras mot GATA respektive GCVÄG. Sekundärentré ska lokaliseras mot bostadsgård.

Gestaltningen av bottenvåningen är viktig för intrycket i gatunivå. f2 skapar en tydlighet mellan offentligt område (allmän platsmark) och privat område (kvartersmark), den bidrar till stadsmässighet och till upplevd trygghet med hjälp av stora glaspartier mot gatan (vilket regleras i annan planbestämmelse). Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f1.

f3 - Fasad ska utföras i material som bidrar till hög arkitektonisk kvalitet, så som glaserad fasadkeramik eller motsvarande. Sockelvåningars fasad ska särskiljas.

Materialval och kulör är viktig för gestaltningens helhetsintryck. Byggnadens höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning. Planförslaget redovisar glaserad fasadkeramik, vilket tillsammans med fönsterplacering, volym, kulörval m.m. bidrar till hög arkitektonisk gestaltning. Annat material går bra att välja förutsatt att det har motsvarande hög kvalitet på utformning, gestaltning och beständighet över tid. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f1.

f4 - Balkonger på södra fasaden ska vara inglasade. På våning 9-11 ska 75% av inglasningen på den sydvästra delen av balkongen ej vara öppningsbar av bullerskäl medan resterande 25% av inglasningen ska vara öppningsbar. Balkongräcken ska ha en gestaltning som samspelar med husets övriga arkitektur.

Inglasning krävs av bullerskäl för de lägre våningsplanen och av gestaltningsskäl för de övriga våningsplanen. Byggnadens höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning vilket kopplas till planens syfte att möjliggöra för en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

2 kap. 6a § 2 PBL- bostadsbyggnader ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

f5 - Översta planet för bostadsändamål ska ha en höjd om minst 5,0 meter och dess fasader ska utformas med minst 80% våningshöga transparenta glaspartier/skyltfönster.

Gestaltningen av översta våningen på punkthuset är viktig för helhetsintrycket. En högre våningshöjd på översta våningen markerar punkthusets topp. Punkthusets höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

f6 - Sockelvåningarnas fasader ska till minst 30% utformas med våningshöga transparenta glaspartier/skyltfönster

Att utforma sockelvåningar med hög andel glaspartier bidrar till att skapa trygghet för boende och förbipasserande. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Syftet är att se och synas genom glaset. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten och att skapa en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

f7 - Balkonger på västra fasaden ska vara inglasade och dess räcken utformas med rundade hörn. Balkongräcken ska ha en gestaltning som samspelar med husets övriga arkitektur. Räcken till takterrass ska placeras indragna minst 1,5 meter från takfot.

Av gestaltnings-skäl. Byggnadens höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

f8- Fasad på trapp- och hissbyggnad ska utformas med minst 50% glaspartier/skyltfönster i transparent glas

Ska vara uppglasat av trygghets-skäl. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Syftet är att se och synas genom glaset. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

f9 - Fasad mot GATA ska utformas med variation i fönsterplacering, material och kulör. Fasadmateriäl ska till största del bestå av behandlat trä. Glaspartier ska uppta minst 25% av fasadytan, där minst hälften ska utgöras av våningshöga glaspartier. Entrédörrar till garaget ska utformas i transparent glas.

Fasaden mot Handens Stationsväg är flera våningar hög och består till största del av parkeringsgarage, utöver bostadshusets entré och funktioner så som miljörum och liknande. Det är av trygghets-skäl och gestaltnings-skäl mycket stor vikt att gestaltningen av fasaden ges omsorg om detaljer, särskilt eftersom våningsplanen inte kommer att befolkas och inte ges funktioner som möjliggör fler ögon på Handens Stationsväg. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten samt syftet att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f8.

f10 - Bottenvåning mot GATA ska utformas med våningshöga transparenta glaspartier/skyltfönster. Lokaler ska ha egen entré ut mot GATA. Entréer till trapphus ska placeras vid arkadens framkant och glisas upp med transparenta skyltfönster.

Samtliga delar i f14 syftar till att öka tryggheten utmed Handens Stationsväg. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Intentionen är att se och synas genom glaset. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten samt syftet att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f8.

f11- Skärmtak mot GATA ska ha en frihöjd om minst 3,2 meter. Skärmtak tillåts kraga ut max 1,6 meter från fasadliv över prickmark och allmän platsmark.

Krav om skärmtakens frihöjd syftar till att säkerställa kommunal skötsel av allmän platsmark samt markreservat. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa goda boendemiljöer.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan

f12- Bostadsbyggnadernas fasad ska gestaltas med en variation vad gäller kulör och material. Inom egenskapsområdet ska minst två olika kulörer samt minst två olika material, varav ett behandlat eller målat trä finnas, för att särskilja bostadsvolymer.

Intentionen är att skapa en variation i bebyggelsens uttryck vilket kontrasterar och tydliggör skillnad mot befintlig bebyggelses monotona/enformiga färg- och formspråk. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f11.

f13- Teknikdelar ska ha en liten visuell påverkan och en medveten gestaltning som samspelar med bostadshusens övriga arkitektur. Fasta tekniska anläggningar så som ventilationsanordning, hisstopp och skorsten får totalt omfatta 50,0 kvadratmeter inom egenskapsområdet och ska placeras med ett avstånd på minst 0,5 meter från takfot.

Intentionen är att minska de tekniska anläggningarnas inverkan på bebyggelsens gestaltning. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f11.

f14- Påbyggnader ska ha indragna fasadliv utifrån befintlig byggnad (Centrumanvändning). Östra, norra och södra fasaden ska ha ett indrag om minst 2,4 meter

Att låta påbyggnader vara indragna från övriga våningsplans fasadliv är ett sätt att möta kulturmiljövärdet. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- med hänsyn till kulturvärden främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden, kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan.

f15- Bostadsbyggnader ska utformas med rundade ytterhörn.

Norra delen av punkthuset: Av gestaltungs-skäl. Byggnadens höjd och placering gör att den utgör ett landmärke, vilket ställer höga krav på utformning och gestaltning.

Påbyggnader på högdelen: Rundande hörn är ett bärande gestaltungs-grepp. Hörn som är synliga från gata och på större avstånd ska vara rundade. Som minst ska de yttre hörnen på varje kortända av högdelen påbyggnader, totalt minst åtta hörn, vara rundade. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

f16- Bostadsbebyggelsen ska utformas med en variation vad gäller höjd, indrag och genomsläpp. Minst 4 tydligt separata byggnadsenheter med en maxlängd på 40,0 meter per enhet. Minst ett av genomsläppen ska vara på minst 3,0 meter. Byggnadsenheterna får förbindas med loftgång.

Avsikten är att skapa en variation i bebyggelsens uttryck vilket kontrasterar och tydliggör skillnad mot befintlig bebyggelses monotona/enformiga färg- och formspråk. Avsikten är även att bibehålla viss fri sikt mellan kommande bebyggelse i öster och Rudan. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f15.

f17- Bostadsbebyggelsen ska utformas med en variation vad gäller höjd, indrag och genomsläpp. Minst 4 tydligt separata byggnadsenheter med en maxlängd på 30,0 meter per enhet. Minst ett av genomsläppen ska vara på minst 3,0 meter. Byggnadsenheterna får förbindas med loftgång.

Intentionen är att skapa en variation i bebyggelsens uttryck vilket kontrasterar och tydliggör skillnad mot befintlig bebyggelses monotona/enformiga färg- och formspråk. Intentionen är även att bibehålla någon fri sikt mellan

kommande bebyggelse i öster och Rudan. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f15.

f18- Bostäderna ska delas in i tydliga enheter, max 15,0 meter långa. Avstånd mellan bostadsenheterna ska uppgå till minst 5,0 meter

Avsikten är att skapa byggrätter för fristående bostadshus som har en kontrasterande volym och skala jämfört med de befintliga byggnadernas (C) storskaliga och monotona volym. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se f15.

f19- Skärmtak utanför fastighetsgräns till östra stationsentrén ska ha en frihöjd om minst 5,0 meter.

Krav om skärmtakets frihöjd syftar till att säkerställa kommunal skötsel av allmän platsmark. Syftet är även gestaltningsskäl, att tydliggöra stationsentrén. Lagstöd, se f15.

f20- Fasad mot GATA ska bestå av behandlat trä. Entrédörrar ska utformas i transparent glas.

Fasaden mot Handens Stationsväg är flera våningar hög och består enbart av parkeringshus. Det är av trygghetsskäl och gestaltningsskäl mycket stor vikt att gestaltningen bidrar till att öka tryggheten bland annat med välutformad fasad, särskilt eftersom våningsplanen inte kommer att befolkas och inte ges funktioner som möjliggör fler ögon på Handens Stationsväg. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten samt syfte att möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

f21- Fasadmateriäl ska till minst 70% bestå av transparent glas för största möjliga utsikt och utblick mot Rudan. Fasadmateriäl ska i övrigt huvudsakligen bestå av trä.

För att skapa utsikt från stationsmiljön mot närliggande Rudan naturområde och sjö. Genomsiktligheten bidrar även till att minska barriären mellan Rudan/Handens Stationsväg och Västra Handen/Haningeterrassen. Den höga andelen glaspartier bidrar till att skapa trygghet för besökare samt förbipasserande. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten samt med syftet att möjliggöra en välkomnande stationsentré och skapa vistelseytor med utblickar mot rudan och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan

f22- Bro över gata ska ha en frihöjd om minst 4,7 meter.

För att skapa fri passage för alla typer av transportfordon.

Är i enlighet med:

2 kap. 6 § 6 PBL- byggnadsverk ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och god trafikmiljö.

f23- Gångstråk/trappa ska finnas mellan Haningeterrassens förlängning och Handens Stationsväg.

Reglerar att trappa ska finnas mellan Handenterminalbyggnaden och punktbuset. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka kopplingar mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan

b1 - Bostadsbyggnadernas tak ska vara vegetationsklädda.

Minskar avrinning av dagvatten och bidrar med grönstruktur på högdagens bostäder. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka grönstrukturen.

2 kap. 3 § 3 PBL -att med hänsyn till naturvärden, miljö- och klimataspekter främja en långsiktig god hushållning med mark samt goda miljöförhållanden i övrigt.

2 kap. 6 § 1 PBL- byggnadsverk ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till naturvärdena på platsen.

b2 - Minst 65% av bostadsbyggnadernas tak ska vara vegetationsklädd. .

Minskar avrinning av dagvatten och bidrar med grönstruktur på lågdagens bostadsbus. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka grönstrukturen. Lagstöd, se b1.

b3 - På minst 10% av befintlig takyta (enbart C) ska anläggning för rening och fördröjning av dagvatten finnas.

Fördröjning och rening av dagvatten på lågdelen.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 3 PBL -att med hänsyn till naturvärden, miljö- och klimataspekter främja en långsiktig god hushållning med mark samt goda miljöförhållanden i övrigt.

2 kap. 5 § 4 PBL- bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga vattenföroreningar.

b4 - Minst 40% av det övre bjälklaget ska vara planterbart.

Bidrar med grönstruktur och ekosystemtjänster på Tritons plats och på bostadsgårdarna vid punkthuset.

Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka grönstrukturen samt syftet att skapa vistelseytor med grönska och god boendemiljö med grönstruktur. Lagstöd, se b1.

b5 - På minst 10% av takytan (P) ska anläggning för rening och fördröjning av dagvatten finnas

Fördröjning och rening av dagvatten. Lagstöd, se b3.

b6 - Körbart bjälklag ska finnas.

Torg vid Tritons plats där kommunens skötselfordon kan behöva tillträde. Övre bostadsgård vid punkthuset där fastighetsägarens skötselfordon kan behöva tillträde.

Är i enlighet med:

2 kap. 6 §6 PBL- byggnadsverk ska utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till trafikförsörjning och god trafikmiljö.

b7 - Byggnadens tak ska vara vegetationsklädd.

Minskar avrinning av dagvatten och bidrar med grönstruktur på stationens tak, både bus 2, gångbron och stationsbyggnaden. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka grönstrukturen. Lagstöd, se b1.

e1 - Största totala bruttoarea för bostäder inom egenskapsområdet är 1000,0 kvadratmeter.

Trapphus får finnas inom egenskapsområdet med en största total byggnadsarea om totalt 30,0 kvadratmeter.

e1 i kombination med b8 sätter ramarna för bostädernas byggrätter/volym på lågdelen bus 1 men möjliggör även för viss flexibilitet. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

*2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.
2 kap. 3 § 5 PBL- att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.
2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.*

e2 - Största totala bruttoarea för bostäder inom egenskapsområdet är totalt 1500,0 kvadratmeter. Trapphus får finnas inom egenskapsområdet med en största total byggnadsarea om totalt 30,0 kvadratmeter.

e2 i kombination med h9 sätter ramarna för bostädernas byggrätter/ volym på lågdelen hus 3 men möjliggör även för viss flexibilitet. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se e1.

e3 - Största totala bruttoarea för bostäder inom egenskapsområdet är totalt 2410,0 kvadratmeter. Trapphus får finnas inom egenskapsområdet med en största total bruttoarea om totalt 300,0 kvadratmeter.

e3 i kombination med h10 sätter ramarna för bostädernas byggrätter/ volym på högdelen hus 1 men möjliggör även för viss flexibilitet. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se e1.

e4 - Största totala bruttoarea för bostäder inom egenskapsområdet är totalt 3210,0 kvadratmeter. Trapphus får finnas inom egenskapsområdet med en största total bruttoarea om totalt 255,0 kvadratmeter.

e4 i kombination med h11 sätter ramarna för bostädernas byggrätter/ volym på högdelen hus 3 men möjliggör även för viss flexibilitet. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se e1.

e5 - Byggnadsvolym för hiss och trapphus får anläggas med en bruttoarea om max 30,0 kvm. På punkthusets över bostadsgård sätter e5 i kombination med h3 ramarna för hissens byggrätt/ volym. På samma sätt kombineras e5 med h6 för hissarnas byggrätter/ volym på Tritons plats. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

e6 - Byggnadsvolym för hiss och trapphus får anläggas med en bruttoarea om max 9,0 kvm.

e6 i kombination med h5 sätter ramarna för hissarnas byggrätter/ volym på Tritons plats' mellanplan. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka kopplingar mellan Haningeterrassen och Handens Stationsväg och möjliggöra en kvalitativ gestaltning på byggnader. Lagstöd, se e5.

a1- Startbesked får inte ges för byggnation av B2 och C2 förrän utrymningsväg anordnats.

Syftet med regleringen är att säkerställa att utrymning bort från järnvägen finns oavsett etapputbyggnad. Om planerad utrymning inte är möjlig pga. att utrymning är tänkt att ske via en ny konstruktion som inte är byggd, t.ex. Tritons plats, så behöver alternativ finnas.

Är i enlighet med:

2 kap. 5 § 1 PBL- bebyggelsen lokaliseras med hänsyn till risken för olyckor.

2 kap. 6 § 2 PBL- byggnadsverk placeras med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olyckshändelser.

3.1.6 Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Bullerbestämmelser

Byggnadsdelarna och lägenheterna samt eventuella bullerskydd ska utformas så att riktvärden i Trafikbullerförordningen 2015:216 (rev 2017) innehålls, vilket förutsätter att:

- gemensam eller enskild uteplats med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå och 50 dB(A) dygnsekvivalentnivå kan anordnas i anslutning till bostäderna
- alla bostadsrum i bostadslägenhet får högst 60 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå vid fasad eller
- minst hälften av bostadsrummen får sida med högst 55 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå eller
- den dygnsekvivalenta ljudnivån inte överstiger 65 dB(A) vid fasad till lägenheter om högst 35 m².

Lägenheter med fasad mot Nynäsbanan ska ha minst hälften av bostadsrummen mot sida med högst 55 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå. Samtliga ljudnivåer avser frifältsvärden.

Reglering av riskåtgärderna syftar till att ge planförslaget acceptabla bullernivåer. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder med god boendemiljö.

Är i enlighet med:

2 kap. 5 § 4 PBL- bebyggelsen lokaliseras med hänsyn till möjligheterna att förebygga bullerstörningar.

2 kap. 6a § 1 PBL- bostadsbyggnader ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller

2 kap. 6a § 2 PBL- bostadsbyggnader ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa i fråga om omgivningsbuller.

Skydd mot störningar

Byggnad inom alla användningsområden som innehåller B (Bostadsändamål) ska grundläggas och utformas så att komfortvägde vibrationsnivå inte överstiger 0,2 mm/s.

Vibrationsnivå regleras utifrån vad forskning visar ger god boendemiljö och nivån är med god marginal över uppmätta värden. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att tillföra bostäder med god boendemiljö.

Är i enlighet med:

2 kap. 5 § 1- att bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

Stadigvarande utrymmen i bostadsbyggnader inom 50 meter från Nynäsbanan och kontor- och verksamhetsbyggnader inom 30 meter från Nynäsbanan ska förses med:

- möjlighet till utrymning mot en sida som mynnar bort från järnvägen
- friskluftsintag som placeras på tak eller fasad som mynnar bort från järnvägen. Friskluftsintag får inte anordnas i fasad vänd mot järnvägen.
- fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- fönster i fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30 eller motsvarande. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Reglering av riskåtgärderna syftar till att ge planförslaget acceptabla risknivåer.

Är i enlighet med:

2 kap. 5 § 1-bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet.

2 kap. 5 § 5 PBL- bebyggelsen placeras med hänsyn till risken för olyckor.

2 kap. 6 § 2 PBL- byggnadsverk placeras med hänsyn till skydd mot uppkomst och spridning av brand och mot trafikolyckor och andra olycksbändelser.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

De delar av planområdet som ligger på land har inte strandskydd idag och är redan kraftigt i anspråktaget. Planbestämmelsen finns för att strandskyddet inte ska återinträda. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att möjliggöra utveckling av stationsmiljön och området kring stationen samt med planens syften möjliggöra för bostäder och verksamheter samt skapa en koppling till Rudan.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- att mark används för det ändamål som marken är mest lämpad för.

2 kap. 3 § 5 PBL- att främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Utformning

Planområdets byggnader och konstruktioner ska hålla hög arkitektonisk kvalitet. Tillhörande kvalitetsprogram är vägledande för att tolka ambitioner och gestaltningsidé.

Tillkommande bostadsbyggnader, förändring av befintliga kontorsbyggnader, stationsmiljön, tillkommande konstruktioner så som bro, garage, torg, lekpark m.m. ska hålla hög arkitektonisk kvalitet med anledning av det centrala läget i Västra Handen, för att de ligger synliga från många håll och för att de påverkar många människor. God gestaltning och utformning ska fungera både på avstånd, som landmärke, och på nära håll, den mänskliga skalan för de som passerar på gatan intill. Den höga arkitektoniska kvaliteten ska inte bara ge en genomtänkt utformning och gestaltning utan även bidra till trygghet och orienterbarhet på platsen. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten, syftet att möjliggöra en välkommande stationsentré samt att skapa kvalitativ gestaltning på byggnader och offentliga rum.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Där inte annat anges ska räcke/fallskydd på takterrasser, uteplatser, balkonger utgöras av pinnräcken, glasträcken eller planteringskärl, som samspelar med övrig gestaltning. Glasrätten ska vara transparent ofärgade.

Syftet är god gestaltning. För att bidra till att skapa en samstämmig, genomtänkt och neutral utformning och karaktär av områdets olika delområden. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa kvalitativ gestaltning på byggnader och offentliga rum.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Fasader på bostadsbyggnader ska utföras utan synliga elementskarvar.

Vid byggnation av bostadsbyggnader ska fasader inte ha synliga konstruktionsdelar så som skarvar mellan prefabricerade betongelement. En slät och sammanhängande fasad utan synliga skarvar bidrar till en mer harmoniskt och visuellt tilltalande byggnad vilket bedöms vara viktigt för stadsbilden på denna centrala plats som innebär komplettering i befintlig bebyggelsemiljö. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa kvalitativ gestaltning på byggnader.

Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa kvalitativ gestaltning på byggnader.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Bullerskydd och räcken ovan 1,10 meter från golvnivå ska vara transparenta till största del alternativt visuellt genomsiktliga och får ej utgöras av täta plank eller murar.

Regleringen eftersträvar att utsikten mot sjön bibehålls, att bullerkrav uppfylls och gestaltning och säkerheten värnas. Möjliga material är exempelvis pinnräcke och glasträcke. Bestämmelsen stämmer med planens syften att öka tryggheten, skapa kvalitativ gestaltning och skapa utblickar mot Rudan.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL- en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse.

2 kap. 6 § 1 PBL- ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och intresset av en god helhetsverkan.

Hela dörrpartier till trapphus och hissar ska utformas i transparent glas.

Ska vara uppglasat av trygghetsskäl. Glaset får inte tillverkas utan genomsikt. Syftet är att se och synas genom glaset. Glaset ska inte ha trädglas eller meshglas. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att öka tryggheten.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

Utförande

Inom kvartersmark (inkluderar ej T och E) ska växtlighet anläggas på totalt minst 5100 kvm av både befintlig och tillkommande takyta/underbyggd gård. Av detta ska minst 1050 kvm ha bjälklag som klarar minst >0,8 meters jorddjup och minst 1050 kvm ska ha bjälklag som klarar minst >0,3 meters jorddjup. Jorddjup får minskas om alternativ teknik som tillskapar motsvarande typ av vegetation används. Växtligheten ska fördelas till alla användningsområden, minst 650 kvm växtlighet per användningsområde.

Bidrar till grönstruktur och ekosystemtjänster. Bidrar till att kunna öka ekologiska spridningssamband.

Regleringen samstämmer med framtagna grönytefaktorutredning. Jorddjup >0,8 meter möjliggör trädplantering och >0,3 meter möjliggör växtbäddar. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att stärka grönstrukturen samt med syftet att skapa vistelsezoner med grönska och en god boendemiljö med grönstruktur.

Är i enlighet med:

2 kap. 3 § 1 PBL -en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av grönområden.

2 kap. 3 § 3 PBL -att med hänsyn till naturvärden, miljö- och klimataspekter främja en långsiktigt god hushållning med mark samt goda miljöförhållanden i övrigt.

2 kap. 6 § 1 PBL- byggnadsverk ska utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till naturvärdena på platsen.

3.1.7 Egenskapsbestämmelser för allt vattenområde

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet är upphävt.

För att med broförbindelse och brygga förstärka allmänhetens tillgång till Rudansjön och Rudans naturområde. Bestämmelsen stämmer med planens syfte att skapa gröna vistelsezoner för allmänheten.

Är i enlighet med:

2 kap. 2 § PBL- vattenområden används för de ändamål som områdena är mest lämpade för. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning.

2 kap. 3 § 2 PBL- främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper.

2 kap. 3 § 3 PBL- en långsiktigt god hushållning av vatten.

3.1.8 Genomförandetid

Genomförandetiden är 60 månader över hela planområdet och börjar gälla fr.o.m Laga Kraft.

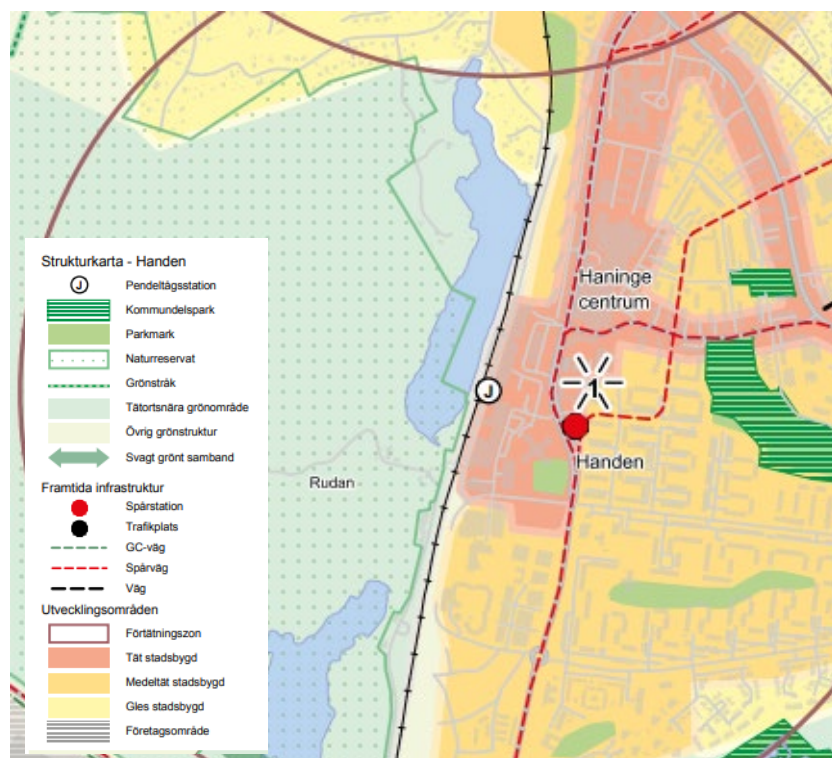
4. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN

4.1.1 Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050

I kommunens översiktsplan, *Översiktsplan 2030 – med utblick mot 2050*, antagen av kommunfullmäktige 2016-11-07, ingår planområdet i den utpekade förtätningszonen för centrala Handen. I enlighet med den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) ska Haninge centrum utvecklas till en trygg stadsmiljö, attraktiv för boende och verksamheter i hela södra Stockholmsregionen. Enligt översiktsplanen utgör centrala Handen med Poseidons torg, Haninge centrum, kulturhuset och pendeltågsstationen stadskärnans centrumområde, vilket ska utvecklas till en levande stad genom bland annat förtätning och tillskapandet av attraktiva offentliga rum. Översiktsplanen nämner specifikt att pendeltågsstationen och Haningeterrassen, vilka tillsammans är en av entréerna till kommunen, ska utvecklas för att på ett bättre sätt välkomna boende, verksamma och besökare till Haninge. Enligt strukturkartan föreslås medeltät stadsbygd respektive tät stadsbygd inom område för aktuell detaljplan. Översiktsplanen nämner även strandpromenad längs Rudan som är tillgänglig och lätt att nå för alla.

Detaljplaneförslaget bedöms överensstämma med intentionerna i översiktsplanen.



Strukturkarta ur översiktsplanen

4.1.2 Fördjupad översiktsplan

Haninges stadsutvecklingsplan, *Haninge stad, Stadsutvecklingsplan, Fördjupning av Översiktsplanen* (STUP) beslutades av kommunfullmäktige 2018. Stadsutvecklingsplanen anger Haninge kommuns långsiktiga ambition för den regionala stadskärnan i Haninge. I stadsutvecklingsplanen presenteras tre bärande idéer; tät och blandad, sammankopplad och nära samt grön och livfull, uppdelade i ett flertal konkreta delstrategier. Idéerna syftar till att nå visionen om ett

välkomnande och livfullt Haninge. Målbilden för Handenterminalen är ett stadskvarter som utvecklas mot en hög täthet och en generell stadsskala på upp till 4-5 våningar. Stadskärnan i övrigt har en generell stadsskala på upp till 6 våningar med enstaka inslag av högre bebyggelse. Befintliga kvarter ska förtätas och kompletteras med ny bebyggelse och skapa en blandad stad med tonvikt på handel/kontor/centrum.

I STUP:en nämns att upprustning av pendeltågsentréerna förbättrar möjligheten att ta sig mellan stadskärnan och naturen, något som är unikt för Haninge stad. Lokaler i bottenvåning prioriteras i hela stadskärnan. Handens Stationsväg ska kunna öppnas för genomfartstrafik. Handens Stationsväg pekats ut för upprustning, den ska ges karaktären stadsgata med trottoarer och verksamheter längs den östra sidan. Ambitionen är att vända en av stadens entréer mot Rudans naturreservat bland annat med utformning av Handens Stationsväg. Bättre etableringsförutsättningar ska skapas vilket bidrar till en levande gatumiljö och är positivt för tryggheten.

Haninge stads gröna ryggrad utvecklas parallellt med att ny bebyggelse planeras. Särskilt vid förtätningsprojekt är det viktigt att planera för grönområden så att både boende och verksamma ska få nära till grönska, men också för att bidra till den biologiska mångfalden.

Detaljplaneförslaget bedöms överensstämma med intentionerna i stadsutvecklingsplanen.

Detaljplan för Handenterminalen möter upp de mål som stadsutvecklingsplanen presenterar och bidrar särskilt till målet om Haninge stad som tät och blandad. Med förlängd gångbro till Rudan så uppfylls även målet grön och livfull, i och med att närheten till grönområde märkbart förbättras.

4.1.3 Detaljplaner

Aktuellt detaljplaneområde omfattas totalt av fem befintliga detaljplaner. Genomförandetiden har gått ut för samtliga. En liten del av detaljplaneområdet är inte detaljplanlagt sedan tidigare, detta gäller en del av vattenområdet i väst.

- Stadsplan för Handen 13 (S54), fastställd 1971.
Byggrätt för Handenterminalen och bl.a. bussterminal, järnväg, Handens Stationsväg.
- Stadsplan Handen 16 (S105), 1980.
”Tritons plats” med reglering av främst restriktioner, bl.a. prickmark (mark får ej bebyggas) men även x-område (allmän gångtrafik).
- Detaljplan Handen 53 (D111) 1998.
Möjliggör bro mellan hus 1 och 3 på Handenterminalen. Har ej byggts.
- Stadsplan Söderby och Söderby huvudgård uti Handen del II (S8) 1963.
Reglerar bostadshuset som idag ägs av bostadsrättsföreningen HSB Lärkträdet.
- Detaljplan Haningeterrassen (D230) 2013.
Ca 450 bostäder, 47 000 kvm kontor och lokaler, bussterminal, torg och gata.
Specialistcentrum med vårdmottagningar. Byggnadshöjder mot Handenterminalen 7-12 våningar. Aktuell detaljplan reglerar ca 30 kvm av torg vid stationsentrén med skärmtak.



Översikt över befintliga detalplaner och stadsplaner. Röd markering är aktuellt planområde.



Detaljplan Haningeterrassen (D230) 2013. Ovanpå bussterminal är bostäder placerade. Röda linjer visar planområdet för Handenterminalen.

4.1.4 Kommunala strategidokument och program

Haninge kommun har en rad strategier och riktlinjer som planförslaget förhåller sig till. De som är mest relevanta för planförslaget sammanfattas i detta avsnitt.

4.1.4.1 Trafikstrategi

Trafikstrategi för Haninge kommun antogs av kommunstyrelsen 2018-05-28. Trafikstrategin (och översiktsplanen) pekar ut en trafikslagshierarki där gång- och cykeltrafik har högst prioritet och därefter kollektivtrafik, varu- och godstransporter och biltrafik i fallande ordning.

Trafikstrategins mål är

- Andelen resor som sker via cykel ska öka.
- Det ska vara trafiksäkert att cykla.
- Andelen resor som sker via gång ska öka.
Centralt för att uppnå målet är att planera för en attraktiv och promenadvänlig stad.
- Andelen resor som sker med kollektivtrafiken ska öka inom, till och från Haninge.
Detta mål utgår från mål i klimat- och miljöpolitiska programmet (vilket har upphävts) och RUF.S.
- Ingen ska dödas på det kommunala vägnätet och antalet skadade ska minska.
Målet utgår från nationella nollvisionen och kommunens trafiksäkerhetsprogram.
- Andelen resor med personbil ska minska.
- Vägtrafiken ska styras till de resor som gör mest samhällsnytta.

4.1.4.2 Parkeringsstrategi

Parkeringsstrategi för Haninge kommun antogs av kommunstyrelsen 2018-12-12 § 272.

Parkeringsstrategin bygger på fyra övergripande stadsbyggnadsmål:

- Staden blir tillgänglig
Konkurrenskraften för gång-, cykel- och kollektivtrafik ska stärkas samtidigt som tillgängligheten för biltrafik upprätthålls. Det ska vara lätt för besökare att hitta cykel- och bilparkering vid viktiga målpunkter.
- Marken används effektivt
Markparkeringar ska undvikas i de lägen som lämpar sig väl för förtätning med ny bebyggelse. Flexibla p-tal ska användas vid nybyggnation och parkeringstalet är beroende av projekt- och lägespecifika förutsättningar.
- Stadsmiljön blir attraktiv.
Utbyggnad av stadskärnan ska styras utifrån vilka stadsmiljöer vi vill skapa.
Trafikplaneringen följer prioriteringsordningen mellan trafikslag.
- Hållbart resande ska uppmuntras.
Gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras så att oönskad miljöpåverkan som koldioxidutsläpp och trafikbuller minskar. Planering för cykel- och bilparkering ska bidra till att andelen resor med gång-, cykel- och kollektivtrafik ökar.

För att uppnå målen i parkeringsstrategin behöver följande strategier för cykel- och bilparkering eftersträvas:

- Skapa och säkra tillgänglighet till parkeringsplatser genom tydlig ansvarsfördelning och reglering.
- Samordning och samnyttjande av parkeringsplatser ska eftersträvas
- Planera för attraktiva stadsmiljöer.
- Planera för parkering så att hållbara färdmedel blir prioriterade

Dessutom framgår det att bil- och cykelparkering för boende, verksamhetsutövare och deras besökare ska ske på kvartersmark.

Till parkeringsstrategin hör en tillämpningsbilaga vars syfte är att ge stöd vid bedömning av parkeringsbehov vid byggnation av bostäder och verksamheter. Behovet uttrycks i form av

parkeringstal för bil och cykel. Projektspecifika förutsättningar kan motivera avsteg från gällande parkeringstal. I dessa fall behöver godkännande ske genom beslut i ansvarig nämnd.

Stadsbyggnadsnämnden antog den nya tillämpningsbilagan 20231213, vilken ersatte den tidigare versionen från 2017. Planförslagets parkeringsbehov är utrett i en mobilitetsutredning som togs fram hösten 2023 och är därför baserad på den förra tillämpningsbilagan *Tillämpning av zoner och parkeringstal* från 2017.

4.1.4.3 Dagvattenstrategi

Enligt kommunens dagvattenstrategi *Dagvattenstrategi för ett hållbart & klimatsäkert samhälle*, antagen 2016, ska dagvatten i första hand hanteras lokalt på kvarteretsmark för att skapa robusta bebyggelsemiljöer. Bebyggelsen lokaliseras och utformas så att skador på byggnader, anläggningar och omgivning vid kraftiga regn minimeras. Anläggningar för dagvattenhantering utformas så att de berikar bebyggelsemiljön och gynnar den biologiska mångfalden. Förorening av dagvatten förhindras genom att begränsa antalet föroreningskällor. Förorenat dagvatten hanteras med lokala åtgärder. Efterföljande dagvattensystem utformas så att ytterligare föroreningar avskiljs under vattnets väg till recipient eller reningsverk.

För att uppnå en hållbar dagvattenhantering har kommunen som mål att vid planarbeten ska mark motsvarande minst 6 % av den totala reducerade hårdgjorda ytan reserveras för infiltrationsytor för dagvattenhantering.

4.1.4.4 Kulturmiljöprogram

Haninge kommun har ett Kulturmiljöprogram 2020-2030, beslutat av kommunfullmäktige 2019-09-09. Till det kulturmiljöprogrammet finns flera bilagor med kunskapsunderlag, bl.a. inventeringar av kommunens kulturmiljöer. Kulturmiljöprogrammet har mål som pekar ut kommunens riktning och intentioner med kulturmiljöarbetet, på områdena bevara, använda och utveckla.

I kulturmiljöprogrammet framgår att en variationsrik miljö med bevarade kulturhistoriska värden ger attraktiva bostadsområden och besöksmål. Kulturmiljön fyller en viktig värdeskapande funktion och utgör en resurs för bland annat social och ekonomisk hållbarhet i stadsbyggnadsprocesser. Ett av kulturmiljöprogrammets (och översiktplanens) riktlinjer är: I samband med förändringar i bebyggd och obebyggd miljö beaktas kulturmiljö och särskild hänsyn tas till kulturhistoriska värden.

4.1.4.5 Cykelplan

Haninge kommuns *Cykelplan 2018* beslutades i kommunfullmäktige 2018-12-10 och dess syfte är att ange tydliga mål samt strukturera vilka åtgärder som krävs för att uppnå dessa. Cykelfrågorna ska beaktas i översikts- och detaljplanarbetet. Kommunens mål är att andelen cykelresor ska utgöra 15 % år 2030.

Stadsutvecklingsplanen och cykelplanen anger att cykelparkering ska finnas i direkt anslutning till alla viktigt månpunkter och ska anknytas gentill cykelvägnätet. I Haninge stad ska det också finnas goda cykelparkeringsmöjligheter vid alla större stationer och busshållplatser. Förbättrade och utökade cykelparkeringar vid stationer och resecentra är viktiga delar i kollektivtrafikens infrastruktur.

4.2 REGIONALA OCH MELLANKOMMUNALA INTRESSEN

4.2.1 Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF5 2050)

Enligt Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2050 (RUF5), som vann lagakraft oktober 2018, redovisas Haninge centrum som en framtida regional stadskärna och Handen station är

utpekad som befintlig regional bytespunkt. Regional utvecklingsplan för Stockholm anger vidare att Haninge centrum är en viktig nod för sitt omland i sydöstra Södertörn. Offentlig service dominerar bland de sysselsatta. Haninge centrum växer och förtätas med bostäder och arbetsplatser. Gång- och cykelstråk utvecklas både inom kärnan och till andra delar i kommunen, till exempel Brandbergen och Jordbro. Utvecklingen av den regionala stadskärnan stärks av ny pendeltågstrafik i Vega, Tvärförbindelse Södertörn, Förbifart Stockholm samt flera planerade stombusslinjer så att tillgängligheten ökar till de andra regionala stadskärnorna.

Den regionala planen för att samordna ekologiska samband kretsar kring tio gröna kilar med gröna värdekärnor samt stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden i länets landsbygdsområden, vilket beskrivs i RUFSS 2050. RUFSS pekar ut ett svagt grönt samband mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen.

Detaljplaneförslaget bedöms vara förenligt med RUFSS 2050.



Plankarta för Stockholms län 2050, ur RUFSS

4.3 RIKSINTRESSE

Nynäsbanan inom planområdet utgör riksintresse för järnväg. Naturområdet Rudan strax väster om planområdet är en del av riksintresse för friluftsliv.

4.4 BEBYGGELSE NULÄGE

4.4.1 Övergripande stads- och landskapsbild

Detaljplaneområdet ligger centralt i västra Handen som är Haninge kommuns största ort. Västra Handen sträcker sig österut från planområdet och inrymmer utöver bostadsområden och arbetsplatser även bl.a. kommunal service, sjukhus och centrumgalleria liksom bussterminal intill pendeltågsstation. Från Handens pendeltågsstationsentré går ett gångstråk under Nynäsvägen till Poseidons torg och Haninge centrum.

Detaljplanen för Haningeterrassen, dvs. marken öster om Handenterminalen, från 2013 har istället skapat förutsättningar för kvartersstruktur. Bussterminal och bostäder är byggda, men mycket kvarstår innan detaljplanen är helt genomförd och platsen kommer under lång tid framöver att fortsatt se ofärdig ut. Ett av de nybyggda husen är med sina 18 våningar utmed Nynäsvägen ett nytt landmärke.

I nordöst avgränsas planområdet av grannfastigheten Söderbymalm 3:400 bebyggt med skivhus (7 våningar). I söder avgränsas planområdet av grannfastigheten Söderbymalm 3:462 där kontorshuset "Najaden" är uppförd vilken bland annat innehåller bostäder, hotell och skolverksamhet. I väster avgränsas planområdet av Trafikverkets spårområde samt Övre Rudansjön (även kallad Rudan).

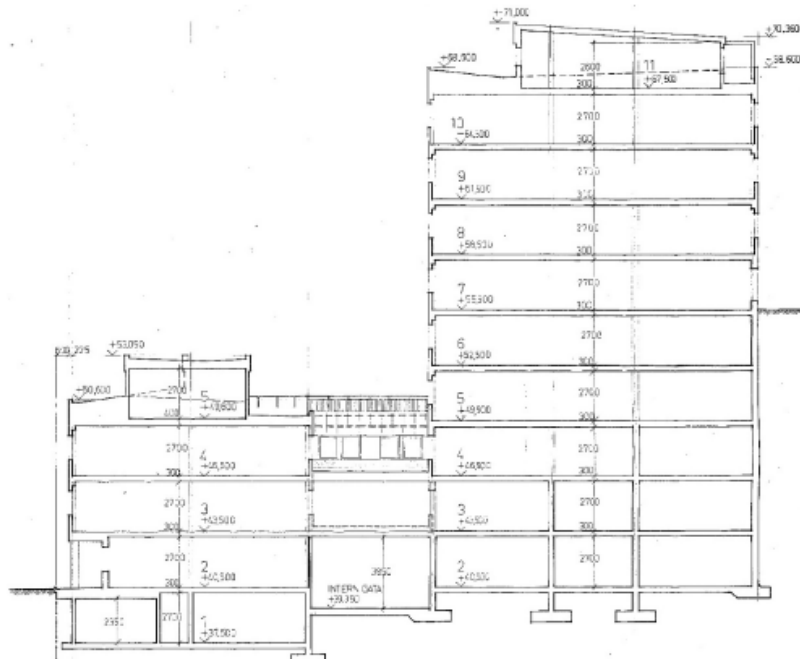
Utvecklingen av Västra Handen utgår från Stadsutvecklingsplanen (2018) där målet är att skapa möjligheter till att år 2050 öka med 17000 nya bostäder och ett stort antal verksamheter. Se avsnitt 5.1.

4.4.2 Handenterminalen och stationsmiljön

Handenterminalen och stationsentrén byggdes i etapper mellan åren 1972-1980. Byggnaderna är uppförda parallellt med järnvägsspåret och Rudansjön och bidrar således till att skapa en fysisk så väl som visuell barriär mellan Handen centrum och Övre Rudansjön/Rudans naturområde. Handenterminalen har sedan den byggdes inrymt ett flertal verksamheter så som tingsrätt, skattemyndighet, folkhögskola. Idag inrymmer byggnaden bl.a. kontorshotell, folkhögskola och vårdmottagning. Bottenvåningarna längs Haningeterrassen inryms av butiker och restauranger med större fönsterpartier och direktentréer vilket bidrar till gatans stadsmässighet. Östra fasaden renoverades 2022.



Översiktsbild planområdet idag.



Tvärsektion befintlig byggnad. Marknivåer, atrium, lastfar (rakt under atrium) och indragna våningar framgår.

Befintlig Handterminalbyggnad delas in i flera delar. I öster ligger högdelen och i väster lågdelen. Samtidigt är hus 1 byggnadsdelen norr om stationsentrén och hus 3 söder om stationen. Pendeltågsstationens entrébyggnad omnämns som hus 2.

Mellan högdelen och lågdelen finns atriumgårdar utplacerade som ger de inre lokalerna dagsljus. Alla byggnader har platta tak med ventilationshuvor och teknikutrymmen som sticker upp här och var. Bottenvåningen längs med Handens Stationsväg är indragen och längs med fasadens ytterkant löper en arkad av betongpelare. I lågdelen nedre plan i dess innersta byggnadsparti finns ett lastfar, där fordon kan passera genom en infart i den södra änden och åka ut i den norra änden. Lastfaret bidrar till byggnadens logistik i form av ex. sophämtning och vissa varutransporter. I lastfaret finns även ett 30-tal parkeringar.

Hus 2 består av en lägre byggnad som utgör entré till pendeltågstationen. Från Haningeterrassen tar man sig via trappor, rulltrappor eller hiss ned till den överbyggda bro som löper över Handens Stationsväg till stationsbyggnaden. Från stationen når man sedan perrongen via ytterligare trappor eller hiss. Bron har en stålkonstruktion och både bron och pendeltågsstationen har en enkel utformning bestående av en fasad i blå korrugerad plåt, vilket knyter an till lågdelen fasad.

Handterminalen har ett visst kulturhistoriskt värde. Se avsnitt 6.7.



Arkaden utmed Handens Stationsväg



Trappa och hiss mellan Handens Stationsväg och gångbron

4.4.3 Trappor och förbindelser

Inom planområdet finns två passager för allmänheten mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassen. Den ena har trappor och hissar placerade i stationsbyggnaden, hus 2, och den andra är en utomhustrappa placerad söder om Handenterminalen, vid Tritons plats.

Trappa och hiss mellan Handens Stationsväg och gångbron är allmän och inrymd i hus 3 intill gångbron till stationen. De är i relativt dåligt skick med eftersatt underhåll.

Området söder om Handenterminalen, Tritons plats, är ett utrymme mellan Handenterminalens byggnad och intilliggande byggnad Najaden. Tritons plats är kvartersmark som kommunen äger och har idag bl.a. ett fåtal markparkeringar, lastkaj till Najaden och infart till Handenterminalens lastfar. Mellan den högt belägna Haningeterrassen och den nedre nivån i höjd med Handens Stationsväg går en lång trappa. Bakom trappan ligger ett garage i två våningar med infart bredvid bussterminalens bussinfart vid Rudsjöterrassen. Ovanför trappan finns en yta med god utsikt över Rudansjön och naturreservatet Rudan.



Tritons plats sedd från Handens Stationsväg med trappa, markparkering, lastkaj till böger.



Tritons plats, sedd från Haningeterrassen med utblick över Rudans naturreservat. Infart till lastfar till höger i bild.

4.4.4 Naturområde och vattenområde

Inom planområdet ligger en del av den skogsslänt som sträcker sig norrut. Skogsslänten är en del av en ekologisk spridningskorridor. Den har naturvärdesklass 3 enligt naturvärdesinventering.

På fastighetsgränsen till kvartersmarken står ett ca två meter högt staket och växtligheten närmast befintlig byggnad är rik på sly. Norr om planområdet fortsätter skogsslätten som är planlagd som parkmark för allmänheten. Slätten lutar brant ner mot Handens Stationsväg. En smal stig slingrar sig fram. Staketet gör att allmänhetens tillgänglighet till skogsslätten från Haningeterrassen är starkt begränsad.

Inom planområdet ligger en del av sjön Rudan. Den är del i en ekologisk spridningskorridor. Både stranden och sjön har naturvärdesklass 4.

4.5 NATUR OCH MILJÖ

4.5.1 Befintlig natur och vegetation

4.5.1.1 Naturvärden

Planområdet är till allra största del hårdgjort och bebyggt. För planområdets naturtytor har rapporten *Naturvärdesinventering på fältnivå, Handenterminalen, (2022-11-22)*, NVI, tagits fram. Den sammanfattar resultatet av en inventering som gjordes 16-19 maj 2022. Direkt väster om planområdet är Rudans naturreservat beläget, som är skyddat för att bevara och utveckla områdets höga naturvärden, samt för att säkra tillgången till ett tätortsnära naturområde för friluftsliv, friskvård och pedagogisk verksamhet.

Naturvärdesinventeringen har identifierat tre landskapsobjekt som sträcker sig utanför planområdet. Varje naturvärdesobjekt inom planområdet är en del av ett landskapsobjekt. Landskapsobjekten är goda livsmiljöer för flertalet fågelarter. Vanligt förekommande fågelarter har påträffats och naturvårdsrelevanta fågelarter observerades i planområdets närhet. Trolig häckning av rödlistad och nära hotad svartvit flugsnappare (NT) har observerats i direkt anslutning till planområdet, intill skogsslätten i norr. I artportalen har även inrapporterats de rödlistade och hotade fågelarterna gråkråka (NT), björktrast (NT), tornseglare (EN) och grönfink (EN).

Den norra delen av planområdet består av en skogsslätt med lövrik barrskog som utgör en del av en spridningskorridor norröver och vidare mot Norrbyskogen. Skogsslätten domineras av tall och björk i varierande ålder och grovlek. Skogsslätten utgör naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde, för att naturliga skogsområden, likt detta, är ovanliga i urbana miljöer och för att objektet därför anses ha ett påtagligt biotopvärde. Naturvärdesinventeringen observerade koltrast, blåmes, talgoxe, rödhake, skata och spår av rådjur.

I kartläggningen av ekosystemtjänster i Haninges regionala stadskärna (Ekologigruppen, 2016) har skogsslätten, och naturmarken som sträcker sig norrut inom landskapsobjektet, pekats ut som en del av stadskärnans gröna resurser. Den bebyggda delen av planområdet utgör, å andra sidan, ett bristområde.

Naturvärdesinventeringen har klassificerat strandkanten väster om järnvägen som naturvärdesklass 4, visst naturvärde, för dess varierande trädarter som även utgör erosionsskydd mot sjön. Strandremsan är en ekologisk spridningskorridor som knyter samman naturreservatet i söder med villaområdet i norr och ytterligare spridningskorridorer norrut. Ett fågelbo noterades vilket signalerar ett visst värde för fågelarter, men generellt anses strandremsan vara för smal och bullerstörd från järnvägen för att hysa ett högt värde för fåglar. Signalarten talticka har påträffats vilket indikerar ett äldre trädbestånd. I eller i nära anslutning till strandkanten har talgoxe och de rödlistade arterna fiskmås, silltrut och skratmås påträffats.

Inventeringsområdet i Rudasjön har klassificerats som naturvärdesklass 4, visst naturvärde. Det är en del av landskapsobjektet mesotrof sjö med stort djup. Trots att sjön bedöms ha hög ekologisk kvalitet enligt tidigare inventering (Naturvatten i Roslagen, 2021) med varierad bottenmiljö och vegetationsbestånd samt en relativt god förekomst av makrofauna är den

inventerade delen tämligen präglad av mänsklig störning, vilket minskar biotopvärdet inom naturvärdesobjektet. Sjöar utgör en förutsättning för biologisk mångfald även på land.



Naturvärdesobjekt

- Klass 3 / Påtagligt naturvärde
- Klass 4 / Visst naturvärde
- Planområde

Naturvärdesinventeringens klassificering av naturvärdesobjekt

4.5.1.2 Fåglar

Den störning på fåglar som planförslagets genomförande innebär bedöms inte vara av sådan omfattning att den kan få betydelse för förekommande fågelarternas populationer. Detta då viktiga livsmiljöer inom såväl naturreservatet Rudan, naturparken Slätmossen som övriga parkmiljöer inom och i närheten av Handen bibehålls. Den rödlistade (nära hotad) arten svartvit flugsnappare som identifierats bo i direkt anslutning till planområdet har fyndplatser på många håll i kommunen, varför den lokala populationen inte bedöms påverkas negativt av planens genomförande.

Kommunen bedömer att förutsatt att avverkning av skog, buskröjning och förberedande markarbeten görs utanför fåglarnas häckningstid (som grovt bedöms pågå mellan 15/3 och 15/8) kan planförslaget genomföras utan att komma i konflikt med artskyddsförordningens förbud i §4 mot att döda fåglar samt att förstöra deras bon och ägg.

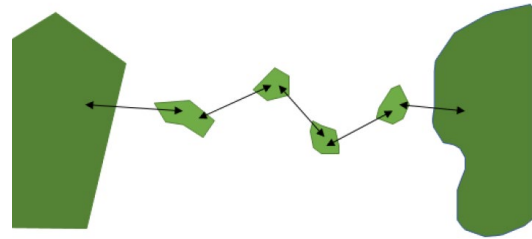
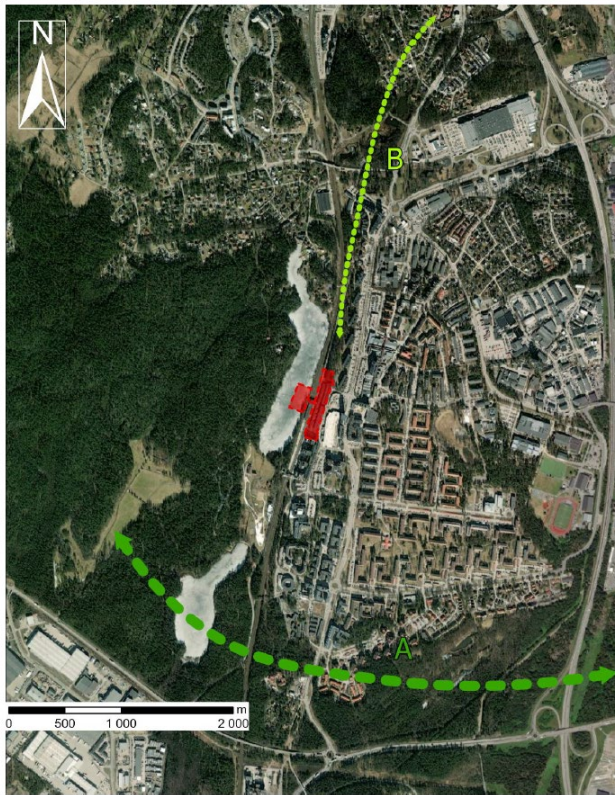
4.5.1.3 Stärka ekologiska samband

Ett genomförande av detaljplanen innebär att skogsslätten (klass 3) tas i anspråk. Därmed går naturvärden förlorade kopplade till de olikåldrade trädstrukturerna av barr- och lövträd som idag används av flertalet fågelarter men även rådjur. För områdets ekologiska samband kommer ett genomförande av planförslaget att innebära en försvagning av den ekologiska spridningskorridoren som kopplar samman naturreservatet Rudan med Kulturparken och Damträsk norr om planområdet.

Planförslaget innehåller kompensationsåtgärder åtgärder som förstärker ekologiska funktioner och ekosystemtjänster där det idag är brist på grönstruktur. Åtgärderna ger en grönare urban miljö i centrala Handen. I *PM Ekologiska samband med förslag på stärkande kompensationsåtgärder - Tillägg till naturvärdesinventering Handenterminalen* (2022-11-11) (PM ekologiska samband) presenteras förslag på stärkande åtgärder.

Det enklaste och effektivaste sättet att skapa ekologiska samband med den regionala grönstrukturen är att underlätta och stärka ekologisk konnektivitet mellan Handenterminalens

område och den angränsande regionala grönstrukturen, där svagt samband definieras i RUFSS 2050. Detta kan nås genom att skapa eller bevara tillräckligt mycket livsmiljö inom planområdet för att koppla ihop Handenterminalen med resten av regionen.



Ovan: Principskiss för ”stepping stones”, fragmenterade livsmiljöer som möjliggör spridningskorridor för växt- och djurliv

T.v. Ekologiska samband kring Handenterminalen. A: svagt grönt samband mellan Hanvedenkilen och Tyrestakilen, enligt RUFSS 2050, markerat i mörkare grönt. B: svagt grönt samband som sträcker norrut från den norra skogsmarken norr om planområdet och som sträcker sig vidare mot Norrbyskogen, markerat i ljusare grönt. Planområdet är markerat med röd färg.

Grönytefaktor (GYF) 0,4 kommer att tillämpas i projektet och omfattar all kvartersmark. Gröniska och ekosystemtjänster kompenserar till viss del för förlusten av naturmark. Gröniskan på kvartersmarken förhåller sig väl till rekommendationerna i PM ekologiska samband. Åtgärderna förstärker de ekologiska sambanden och ökar den biologiska mångfalden. Det är dels åtgärder för att utveckla och bevara habitat samt spridningskorridorer, dels åtgärder för artriktade förstärkande åtgärder för att locka arter till habitaterna. Åtgärder bör fokusera på fåglar och pollinerande insekter.

Åtgärderna inom planområdet är placerade i så kallade ”stepping stones”, fragmenterade livsmiljöer. De är svagare än sammanhängande spridningskorridorer, men kan stödja en viss förflyttning förutsatt att avståndet mellan livsmiljöerna (stepping stones) inte blir för stort.

Inom detaljplaneområdet avses följande åtgärder att genomföras:

- Skapa grönstruktur på bostadsgårdarna vid punkthuset i norr
- Anlägga gröna tak
- Skapa grönstrukturer i nordsydlig riktning och på nytt garage med tak

I granskningskedet kommer utplacering av mulmholkar, fågelholkar, insektshotell och fladdermusholkar att utredas liksom möjlighet att behålla och eventuellt skapa grönstruktur väster om järnvägen.

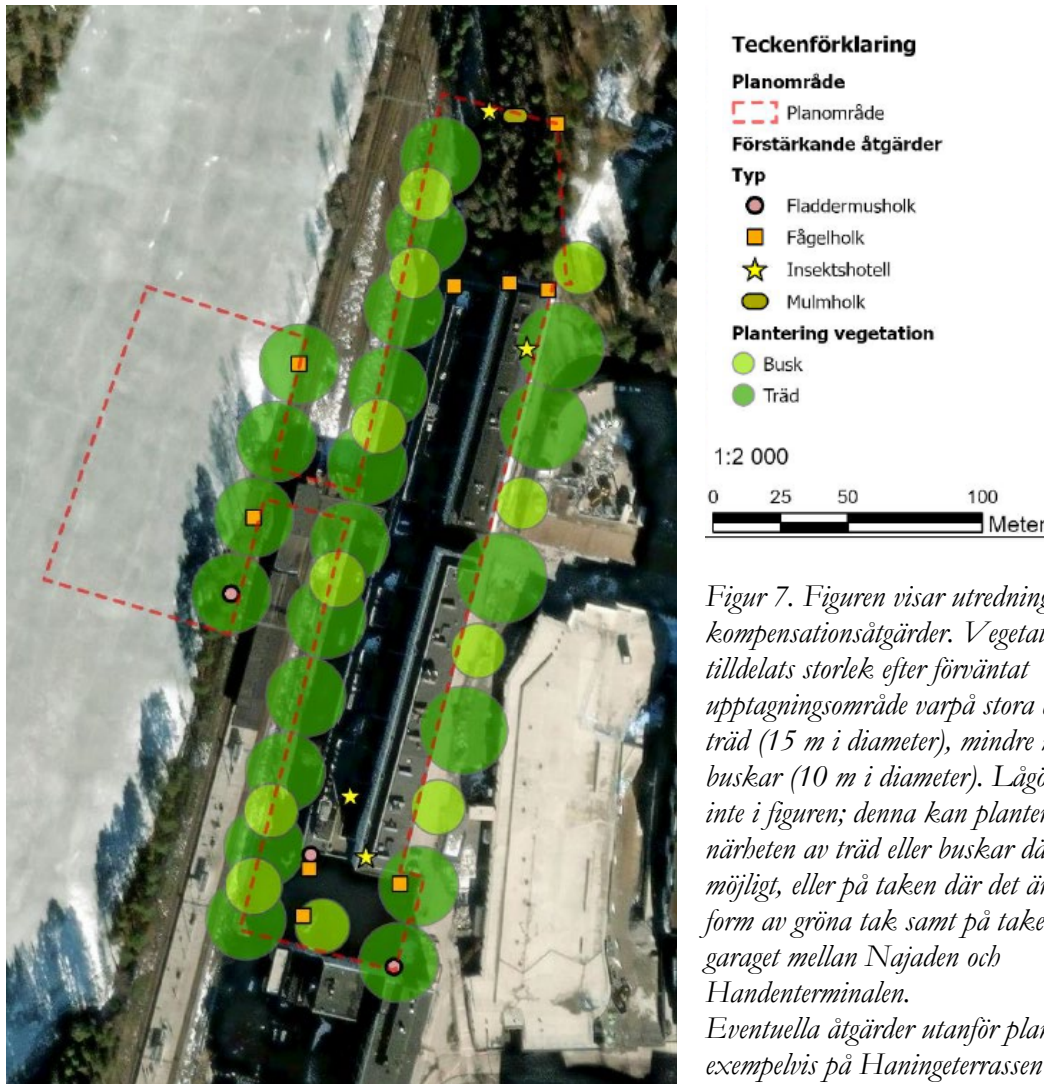
Olika sorters vegetation används för att maximera ekologisk funktion av den planterade ytan. Det vill säga en blandning av trädskikt, buskskikt och markskikt av inhemska arter. Blommående ängsväxter på markskiktet skulle även innebära mindre skötselresurser. Eftersom planteringarna i

många fall ligger ovanpå bjälklag, begränsas vegetationsval och substratdjup av vad som är byggnadstekniskt och förvaltningsmässigt möjligt. Växtbäddar med större djup än 800mm anläggs på flera platser för trädplantering. Bjälklagstjocklek regleras i plankartan för att klara det. PM ekologiska samband presenterar åtgärder väl anpassade till platsens förutsättningar, bl.a. arter och placeringar, och förväntad effekt.

För att kunna skapa mer betydelsefulla och starka ekologiska samband skulle även åtgärder utanför detaljplaneområdet behövas.

När de föreslagna åtgärderna kombineras så uppstår två parallella grönstråk i nord-sydlig riktning för spridningssamband för fåglar och insekter. Trots tillförsel av grönska blir det svårt att få till starka grönstråk inom planområdet. Kommunen bedömer att föreslagna åtgärder kan bidra till att koppla ihop Handenterminalen med kringliggande ekologiska samband i stadskärnan, vilket bidrar positivt till den biologiska mångfalden.

Nya planteringar har flera positiva effekter, bl.a. som kompensationsåtgärder, för förstärkning av spridningssamband, samt som del av dagvattenhantering. I planförslaget används grönytefaktor (GYF) för att tillföra platsen grönska. Rätt planerat kan växtlighet även användas som bullerdämpning, så kallad ”soundscaping”, vilket kan studeras vidare i bygglovsskedet. Plankartan reglerar därför grönstrukturen av flera olika skäl. Vegetationsklädda tak regleras med *b1 - Bostadsbyggnadernas tak ska vara vegetationsklädda* på högdelen och punkthuset, *b7 - Byggnadens tak ska vara vegetationsklädd* på stationstaken och *b2 - Minst 65% av bostadsbyggnadernas tak ska vara vegetationsklädd* på lågdelen. För att skapa förutsättningar att kunna plantera behöver bjälklagen klara tillräckligt jorddjup eller växtsubstratdjup. Ju större jorddjup desto större växtlighet och tyngd behöver bjälklagen klara. Träd behöver minst 0,8 meter jorddjup medan exempelvis växtbäddar klarar 0,3 meter jorddjup. Det kan finnas substrat som väger mindre men som klarar likvärdig växtlighet. Därför regleras taken på garagen med *b4 - Minst 40% av det övre bjälklaget ska vara planterbart* och all kvartermark har den generella regleringen *Inom kvartermark (inkluderar ej T och E) ska växtlighet anläggas på totalt minst 5100 kvm av både befintlig och tillkommande takyta/underbyggd gård. Av detta ska minst 1050 kvm ha bjälklag som klarar minst >0,8 meters jorddjup och minst 1050 kvm ska ha bjälklag som klarar minst >0,3 meters jorddjup. Jorddjup får minskas om alternativ teknik som tillskapar motsvarande typ av vegetation används. Växtligheten ska fördelas till alla användningsområden, minst 650 kvm växtlighet per användningsområde.*



Figur 7. Figuren visar utredningen förslag på kompensationsåtgärder. Vegetation har tilldelats storlek efter förväntat upptagningsområde varpå stora cirklar är träd (15 m i diameter), mindre medelstora är buskar (10 m i diameter). Lågört flora visas inte i figuren; denna kan planteras kring/i närheten av träd eller buskar där det är möjligt, eller på taken där det är lämpligt i form av gröna tak samt på taket på det nya garaget mellan Najaden och Handenterminalen. Eventuella åtgärder utanför planområdet, exempelvis på Haningeterrassen utreds i andra projekt.

4.5.2 Strandskydd

Strandskydd syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. (7 kap §13 Miljöbalken).

Sjön Övre Rudan omfattas av generellt, och för vissa delar utökat, strandskydd. Planområdet ligger närmare än 100 meter från sjön Rudan. Sjön omfattas av strandskydd, inklusive planområdets vattenområde, men inget av planområdet på land omfattas av strandskydd. En smal remsa vid befintlig trappa på Tritons plats har tidigare upphävt strandskydd. För att strandskyddet inte ska återinträda när denna detaljplan vinner laga kraft reglerar plankartan att strandskyddet upphävs inom hela planområdet.

Haninge kommun bedömer att strandskyddet kan hävas i denna detaljplan av flera skäl. Den planerade bostadsbebyggelsen är väl avskild från området närmast strandlinjen av järnvägsområdet och Handens Stationsväg (7 kap 18c§ 2 pkt MB). Den planerade bebyggelsen öster om järnvägen ligger på mark som till allra största del redan har tagits i anspråk av befintlig bebyggelse och på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18c§ 1 pkt MB). Planförslaget innebär tätortsutveckling i centralaste Handen i linje med

stadsutvecklingsplanen och kan ses som ett allmänt intresse att på lång sikt med hjälp av förtätning ge kundunderlag till affärer, service och kollektivtrafik (7:18 c MB).

Den planerade förlängningen av gångbron till sjön innebär nytt brofäste, trappa och hiss på marken närmast strandlinjen och en ny brygga. Syftet med bron och bryggan är att allmänheten ska få förbättrad tillgänglighet till sjön Rudan och Rudans naturreservat på en plats där barriärerna mellan Handens centrala delar och naturområdet är många (byggnader, järnväg, topografi), där avståndet mellan dom upplevs långt och att många personer idag och betydligt fler i framtiden (pga. planerad förtätning enligt stadsutvecklingsplanen) påverkas. Bron och bryggan uppfyller och förstärker därför strandskyddets syfte om att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden. (7:13 MB) Eftersom bryggan och bron med trappa och hiss syftar till att ge allemansrättslig tillgång till Rudans naturreservat och sjö är det anläggningar som för sin funktion måste ligga vid vattnet (7:18c MB).

Naturvärdesinventeringen har gett landremsan och vattenområdet visst naturvärde (klass 4). Strandremsan är idag påverkad av utfyllnad, vilket tyder på en påtaglig mänsklig störning, och den bedöms ha ett lågt biotopvärde. Brofäste, trappa, hiss och brygga har ett relativt litet ytbehov. Kommunen bedömer att de bara i mycket begränsad omfattning påverkar livsvillkoren på land och vatten, dels eftersom ytan är relativt begränsad, dels för att marken som tas i anspråk i nuläget inte uppvisar goda livsvillkor för djur- och växtliv och dels eftersom viktiga livsmiljöer nära och lite längre avstånd bibehålls (7:15 p.4 MB). Utformningen av marken vid brofästet kommer att möjliggöra fri passage för allmänheten (7:18 f 1st MB).

Naturvärdesinventeringen har klassat skogsslänten, där det nya punkthuset föreslås, som påtagligt naturvärde (klass 3). Kommunen bedömer att det nya punkthusets placering i skogsslänten inte är av sådan omfattning att den bedöms påverka förekommande fågelarters populationer negativt. Detta då viktiga livsmiljöer både på nära och lite längre avstånd inom västra Handen bibehålls. För att inte komma i konflikt med artskyddsförordningens förbud 4§ så kommer avverkning av skog, buskröjning och förberedande markarbeten göras utanför fåglarnas häckningstid. (7:15 p.4 MB) Kommunen bedömer att punkthuset inte påverkar strandskyddets syften negativt, dels med nämnd hantering för inte komma i konflikt med artskyddsförordningen, dels med argumenten i detta avsnitt. Kommunen bedömer att strandskyddet kan hävas i denna detaljplan. Plankartan reglerar därför *Strandskyddet är upphävt*.

4.5.3 Dagvatten

4.5.3.1 Miljökvalitetsnormer och vattendirektiv

Större delen av planområdet avvattnas norrut, via dagvattendammarna i Dammräsk och vidare till ytvattenrecipienten Drevviken (SE656793-163709). Drevvikens ekologiska status är otillfredsställande, främst till följd av stora mängder växtplankton, som kommer av övergödning och höga halter näringsämnen. Kemisk status är ej god. Utöver kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE), som är överskridna överallt, är halterna av PFOS, antracen och tributyltennföreningar för höga. För Drevviken finns en miljökvalitetsnorm med krav på förbättring till god ekologisk status, till år 2027 eller 2033, beroende på påverkanskälla. God kemisk status ska, bortsett från de överallt överskridna ämnena, uppnås till 2027.

I väster innefattar planområdet en del av övre Rudasjön. Övre Rudan är en naturlig sjö och klassad som ytvattenförekomst (SE656307-163315). Enligt den senaste statusklassningen har sjön god ekologisk status. Kemisk status ej god, men bortsett från de överallt överskridna ämnena kvicksilver och PBDE, anses sjöns kemiska status vara god.

Planområdet berör även Handens grundvattenförekomst (SE656307-163320), som också omfattas av miljökvalitetsnorm. Uttagsmöjligheterna är utmärkta eller mycket goda och vattenförekomsten har, enligt senaste klassningen i VISS, god kemisk och god kvantitativ status.

Handens grundvattenförekomst är även klassad som reservvattentäkt och uppfyller kraven i Vattendirektivets (2000/60/EG) artikel 7. Det innebär att vattenförekomsten ska skyddas i syfte att säkra dricksvattenframställningen. Enligt VISS finns i nuläget viss sårbarhet gällande föroreningar, till följd av transporter, samt lämningar från tidigare och befintliga verksamheter inom avrinningsområdet. En notering anger vidare att ett förbättrat skydd bör övervägas och det finns åtgärdsförslag i VISS om ett möjligt framtida vattenskyddsområde.

Övre Rudan är även klassad som EU-bad enligt Badvattendirektivet (2006/7/EG) och omfattas därmed av Badvattenförordningen (2008:218). För sådana ytvattenförekomster, där ett stort antal personer förväntas bada eller där det finns anläggningar som uppmuntrar till bad, övervakas vattenkvaliteten under badsäsongen. De senaste åren har sjön tilldelats tre stjärnor, vilket motsvarar utmärkt kvalitet.

4.5.3.2 Dagvatten avvattning

Dagvattenutredning för Handenterminalen (20231013) är framtagen. Hur dagvatten från befintlig bebyggelse inom planområdet avrinner är inte helt säkerställt. I dagvattenutredningen har det antagits att dagvatten från befintlig bebyggelse framförallt samlas upp i befintligt ledningsnät och avleds norrut, via dagvattendammarna i Dammräsk och vidare till recipienten Drevviken (SE656793-163709). Högdelen avtar avrinner mot öster till uppsamlande interna ledningar och lågdelen avrinner mot mitten av taket. Vid höga flöden kan små mängder släppas genom ett bräddutlopp till Övre Rudan (SE565290-163310), dit dagvatten från stationsbyggnaden och gångbron också antas rinna.

I dagsläget förekommer ingen rening eller fördröjning av dagvatten, i den bebyggda delen av planområdet. Det mesta av planområdet är hårdgjort, förutom skogsslätten i norr och området väster om järnvägen. Planförslaget medför att skogsområdet inom planområdet i norr hårdgörs men det tillkommer även ny grönska på bjälklag som renar och fördröjer. Kommunens riktlinjer säger att minst 20mm avrunnen volym ska omhändertas, fördröjas och renas.



Föreslagna dagvattenåtgärder för rening och fördröjning

Dagvattenutredningen redovisar hur stora ytor och/eller volymer som behöver avsättas för dagvattenhantering inom kvartersmark och på gatu- och parkmark. Planförslaget dagvattenhantering innebär att dagvatten huvudsakligen leds mot väster. Dagvatten från både hög- och lågdelen leds till makadammagasin på lågdelen tak för rening och fördröjning (av totalt 130 kubikmeter vattenvolym) och sedan ner till Handens Stationsväg. Högdelen avvattning inklusive brunnar behöver dimensioneras för 30-årsregn. Höjdsättning behöver skapa lågstråk

och avleda skyfallsvatten bort från bostadshusen och inte ner i de nedsänkta ljusgårdarna. Andra dagvattenåtgärder är vegetationsklädda tak för fördröjning och växtbäddar för fördröjning, infiltrering och rening. Växtbäddar bör anläggas i lågpunkter på allmän platsmark (ytbehov 250 kvadratmeter) och kvartersmark (ytbehov 66 kvadratmeter). Vattnet når växtbädd via ytavrinning eller på kvartersmark via stuprör.

Om alla föreslagna åtgärder genomförs är fördröjningskapaciteten större än kommunens krav och såväl föroreningshalter som föroreningsmängder beräknas minska för samtliga studerade ämnen jämfört med nuläget. Sammantaget väntas planförslaget leda till en oförändrad, eller något förbättrad, situation. Haninge kommun bedömer att planförslaget bidrar till att möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna i Drevviken förbättras. För att säkerställa att de föreslagna åtgärderna, eller likvärdiga, genomförs så ska dagvattenutredningen knytas till exploateringsavtalet och några åtgärder planregleras. *b5 - På minst 10% av takytan (P) ska anläggning för rening och fördröjning av dagvatten finnas* reglerar Tritons plats. Plankartan reglerar även *b1, b2, b4, b7* och övergripande reglering om grönstruktur och jorddjup.

Nya planteringar har flera positiva effekter utöver dagvattenhantering och planförslaget innebär bland annat att vegetationstäthet även beaktar grönytefaktor (GYF) 0,4. Dagvatten kommer även i fortsättningen att avledas istället för att infiltreras. Påverkan på grundvattnet väntas därför bli oförändrad.

Dagvattenhanteringens genomförbarhet kommer att utredas vidare i granskningsskedet. I fortsatt arbete behöver befintligt avvattningsystem klargöras för hela Handenterminalen och i synnerhet ljusgårdarna, inklusive dimensioner, anslutningspunkter och driftbehov.

4.6 HÄLSA OCH MILJÖ

4.6.1 Buller

4.6.1.1 Förutsättningar buller

Bullerutredning, Handenterminalen och Handens norra pendeltågsentré m.m. (20230918) har tagits fram. Bullerutredningen är utförd utifrån följande bedömningsgrunder, vilka är trafikbullerförordningen (SFS 2015:216) och (SFS 2017:359) och Boverkets byggregler, BBR (2011:6).

- Högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå utanför samtliga bostadsrum eller om det inte är möjligt så att: minst hälften av bostadsrummen i varje bostad har högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå samt högst 70 dBA maximal ljudnivå nattetid vid fasad. Den del av fasaden som uppfyller riktvärdena ovan benämns för bullerdämpad sida eller tyst sida.
- Högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasad för bostad om högst 35 m².
- Högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats (maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00). Uppfylls ej riktvärdena på privata uteplatser kan gemensamma sådana anordnas.
- Trafikbullernivån inomhus i bostadsrum får inte överstiga 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå (maximal ljudnivå får överskridas med högst 10 dBA fem gånger mellan kl. 22.00 och 06.00)

Trafikprognosår är 2040 för både väg- och järnvägstrafik. Tågtrafiken är det dimensionerande trafikslaget i bullerutredningen och har 230 tåg per dygn varav 9 godståg. Handens Stationsväg antas vara förlängd norrut med 3500 fordon/dygn i årsdygnstrafik. Prognostiserade godståg nattetid överstiger inte fem och därför är tjänstetåg dimensionerande vid beräkning av maximal ljudnivå nattetid. Dimensionerande tågtyp för beräkning av maxnivå vid uteplats är pendeltåg.

Beräkning har genomförts av de ekvivalenta- och maximala ljudnivåerna vid bostadsfasader inom detaljplaneområdet.

Bullerreglering i plankartan är *Byggnadsdelarna och lägenheterna samt eventuella bullerskydd ska utformas så att riktvärden i Trafikbullerförordningen 2015:216 (rev 2017) innehålls, vilket förutsätter att:*

- *gemensam eller enskild uteplats med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå och 50 dB(A) dygnsekvivalentnivå kan anordnas i anslutning till bostäderna*

- *alla bostadsrum i bostadslägenhet får högst 60 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå vid fasad eller*

- *minst hälften av bostadsrummen får sida med högst 55 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå*

eller

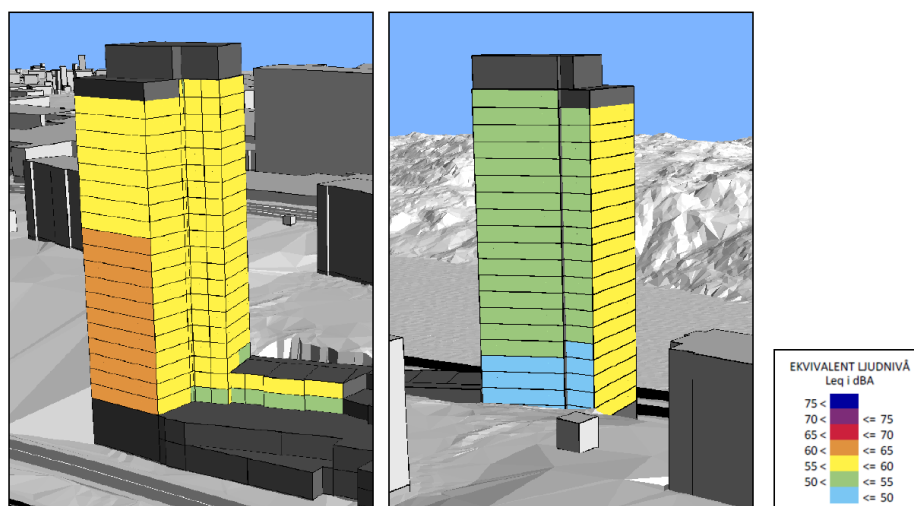
- *den dygnsekvivalenta ljudnivån inte överstiger 65 dB(A) vid fasad till lägenheter om högst 35 m².*

Lägenheter med fasad mot Nynäsbanan ska ha minst hälften av bostadsrummen mot sida med högst 55 dB(A) dygnsekvivalent trafikbullernivå och högst 70 dB(A) maximal ljudnivå. Samtliga ljudnivåer avser frifältsvärden.

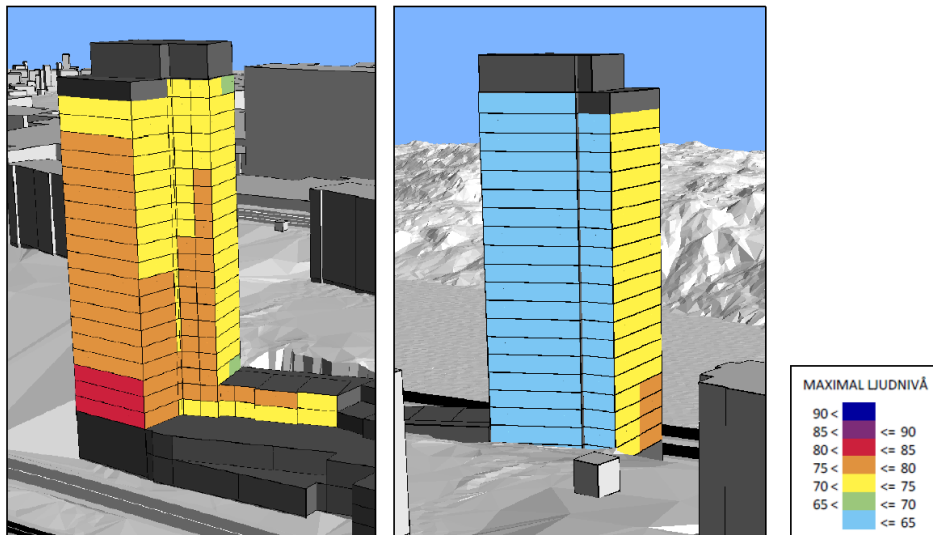
4.6.1.2 Punkthuset

De högsta beräknade ljudnivåerna vid punkthusets fasad mot järnvägen (västra fasaden, framsida) uppgår till 64 dBA ekvivalent ljudnivå (både från väg- och spårtrafik) och 81 dBA maximal ljudnivå (från spårtrafik).

Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå, 60 dBA, vid den mest exponerade fasaden (mot järnvägen), uppfylls för plan 16-26 i punkthuset och där kan lägenheterna placeras fritt. För resterande våningar tillämpas bestämmelserna om bullerdämpad sida och lägenheter om högst 35 kvadratmeter (i och med att den ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 65 dBA). Bostäderna på plan 5-7 består enbart av lägenheter om högst 35 kvadratmeter.

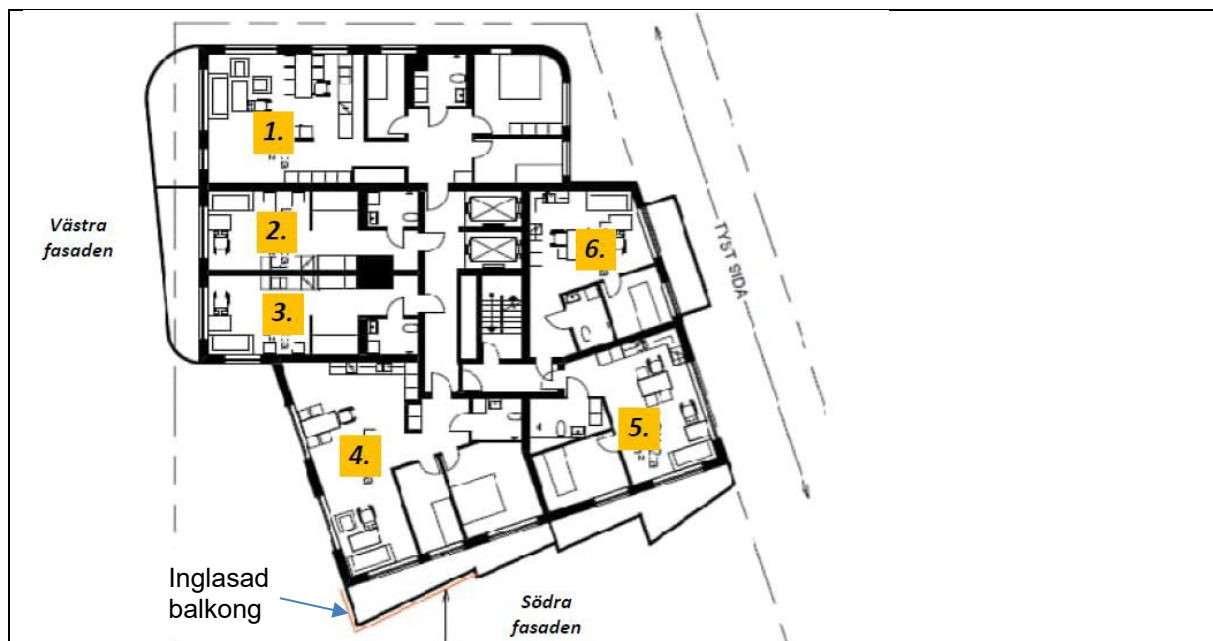


Ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik på punkthuset. Vy från väster till vänster, vy från öster till höger.



Maximal ljudnivå från spårtrafik på punkthuset. Vy från väster till vänster, vy från öster till höger.

I figur intill visas exempel på lägenhetsutformning för plan 9-22. För att uppfylla riktvärdena för lägenhet 4 krävs åtgärder vid den södra fasaden (gäller enbart plan 9-11 där den ekvivalenta ljudnivån överstiger 60 dBA). Med hjälp av en glasskärm på balkongen mot söder kan ljudnivåerna sänkas så att riktvärdena 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA ljudnivå (nattetid) uppfylls utanför ett sovrum och vardagsrum. Aktuell skärm placeras enligt figur intill (utgör 75 % av balkongen), går från golv till tak och är ”fast”, alltså inte flytt- eller skjutbar. Som kompensation för höga maximala ljudnivåer bör balkongräcket vara tätt och balkongtaket förses med absorber. Den ovan beskrivna lösningen är endast nödvändig för tre lägenheter, vilket är en mycket liten del av det totala antalet lägenheter i projektet.



Möjlig lägenhetsfördelning i punkthuset, plan 9-11.

Lägenhet 1 hälften av bostadsrummen mot sida i öster där ljudnivån inte överstiger 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA ljudnivå (nattetid).

Lägenheterna 2 och 3 högst 35 m².

Lägenheterna 5 och 6 ekvivalent ljudnivå lägre än 60 dBA och där kan bostadsrummen placeras fritt.

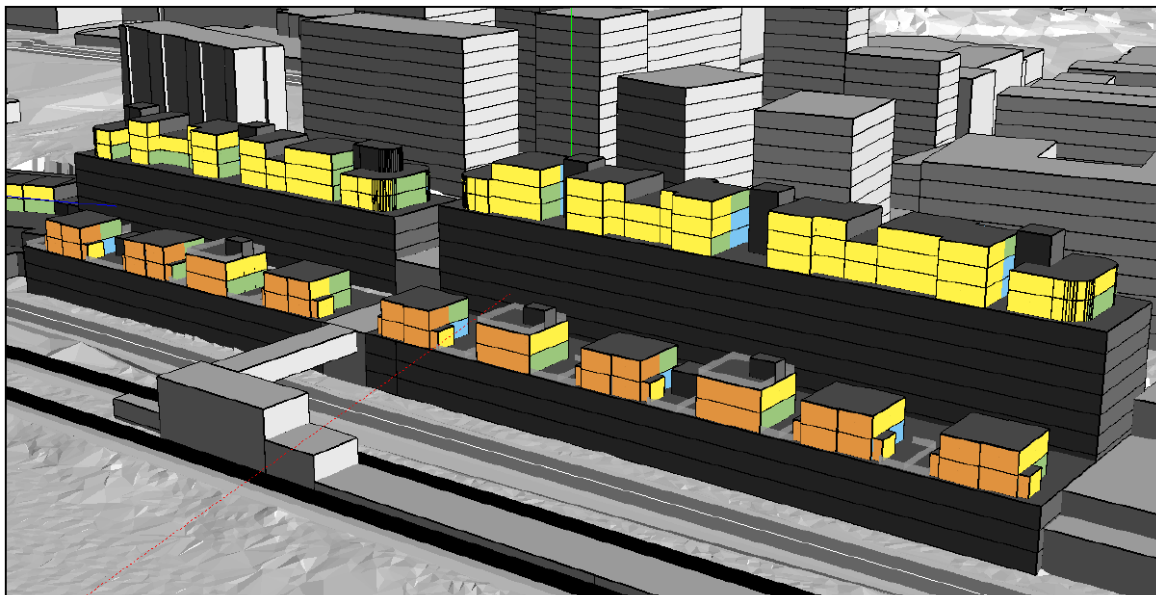
Vad gäller lägenheterna i suterräng vid bostadsgården uppfylls riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå.

Gemensamma uteplatser för boende i punkthuset och suterränghuset kan anordnas på takterrass eller på bostadsgårdarna. För att riktvärdena för uteplats ska kunna uppfyllas på den nedre bostadsgården kommer lokal skärmning vara nödvändig. En uteplats kan exempelvis placeras bakom en två meter hög skärm mot järnvägsspåret. Plankartan har en generell reglering för bullerskydd som blir aktuell här: *Bullerskydd och räcken ovan 1,10 meter från golvnivå ska vara transparenta till största del alternativt visuellt genomskinliga och får ej utgöras av täta plank eller murar.*

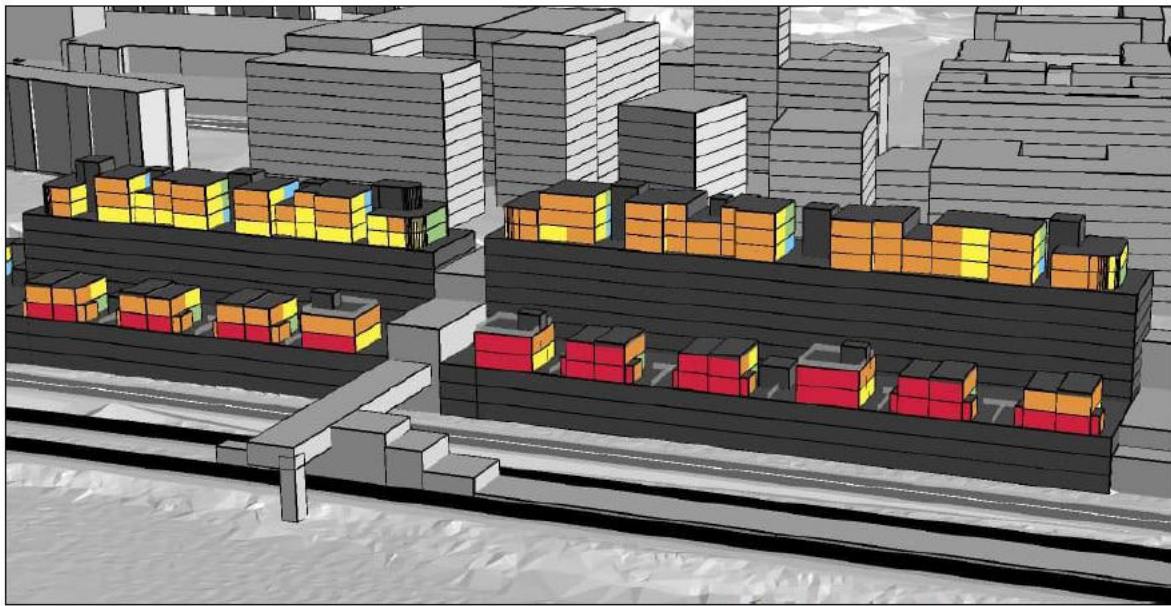
4.6.1.3 Påbyggnaderna

De högsta beräknade ljudnivåerna vid lågdelen påbyggnaders fasader mot järnvägen uppgår till 64 dBA ekvivalent ljudnivå (både väg- och spårtrafik) och 82 dBA maximal ljudnivå (från spårtrafik, vilket är den dominerande bullerkällan).

Påbyggnaderna på lågdelen uppfyller inte riktvärdet på 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad mot järnvägen och därmed behöver bestämmelserna om bullerdämpad sida tillämpas. Beräknad ljudnivå vid fasad på bostädernas baksidor överstiger inte 55 dBA ekvivalent ljudnivå eller 70 dBA maximal ljudnivå. I och med detta orienteras hälften av bostadsrummen mot baksidorna och riktvärdena innehålls.



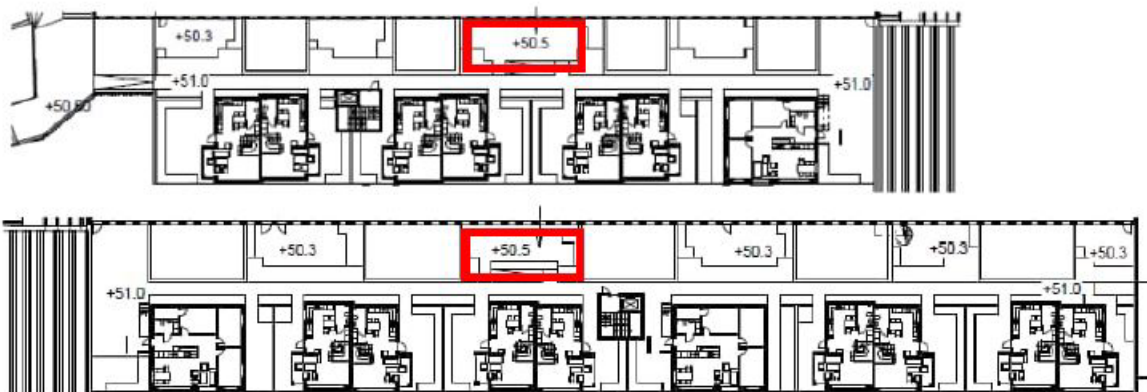
Ekvivalent ljudnivå, påbyggnader befintlig byggnad. Vy ifrån väster.



Maximal ljudnivå från spårtrafik, påbyggnader befintlig byggnad. Vy ifrån väster.

Samtliga bostäder på högdelen uppfyller riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. De högsta beräknade ljudnivåerna vid de övre påbyggnadernas fasader mot järnvägen uppgår till 59 dBA ekvivalent ljudnivå (både väg och spårtrafik) och 76 dBA maximal ljudnivå (från spårtrafik, vilket är den dominerande bullerkällan).

Gemensamma uteplatser, vilka uppfyller riktvärdena kan anordnas på bostädernas baksidor. Om Tritons plats kommer att inrymma bostadsgård och avses att nyttjas som tyst uteplats kan eventuellt en bullerskyddsskärm behövas.



Rödmarkering av gemensamma uteplatser där riktvärdena uppfylls, lågdelen påbyggnader. Beräknade ljudnivåer är inom spannet 45-50 dBA avseende ekvivalent ljudnivå och 65-70 dBA för maximal ljudnivå.



Rödmarkering av gemensamma uteplatser där riktvärdena uppfylls. Högdelen påbyggnader. Beräknade ljudnivåer är inom spannet 45-50 dBA avseende ekvivalent ljudnivå och 55-60 dBA för maximal ljudnivå.

4.6.1.4 Ljudnivå inomhus

Med lämpligt val av ytterväggskonstruktion, fönster och eventuella uteluftdon kan samtliga bostäder innehålla högst 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå inomhus. Observera att ljudkraven varierar med fönsterstorlek, rumsstorlek, val av ventilation och ytterväggskonstruktion. Framtagande av ljudkrav och granskning av yttervägg och fönster bör vara en central del av den fortsatta projekteringen. I och med höga ljudnivåer vid fasad mot järnvägen rekommenderas det i dessa lägen en tung ytterväggskonstruktion.

4.6.1.5 Slutsats buller

Haninge kommun bedömer att gällande riktvärden för buller uppfylls för samtliga bostäder inom planområdet om anpassningar genomförs.

Ljudfrågan bör särskilt beaktas i bygglovsskedet för att möjliggöra en god ljudmiljö där även andra aspekter än enbart acceptabla bullernivåer kan utredas, t.ex. bullerdämpning genom växtlighet.

4.6.2 Vibrationer

Vibrationsutredning Handenterminalen och Handens norra pendeltågsentré m.m. (20221207) har tagits fram. Vibrationer från tåg har mätts under en veckas tid. Komfortvibrationer mättes i bjällklag på våning två i den norra delen av Handenterminalen. Högsta komfortvägda vibrationshastigheten vid en tågpassage uppmättes till 0,15 mm/s.

Det tågslag som normalt orsakar högst vibrationer är godståg. Forskningen och kunskapen om hur vibrationer påverkar hälsan är ganska begränsad. Vibrationer från trafiken stör och gör att vi kan få svårt att somna in eller blir väckta när vi sover. Störningarna kan också yttra sig som koncentrationsproblem eller ökad trötthet. Det finns forskningsprojekt där man har tittat hur vibrationer i kombination med buller stör sömnen. Känseltröskeln när vi störs varierar mellan olika individer med ett snittvärde på cirka 0,1-0,3 mm/s vägd RMS i frekvensområden 10-100 Hz.

Trafikverkets riktlinjer för vibrationer i bostäder och vårdlokaler är 0,4mm/s och får överskridas högst fem gånger per natt. Som jämförelse är Norsk standard indelad i klass A-D där klass B är 0,15 mm/s (för 95% av tågpassagerarna) vilket motsvarar vibrationsmässigt relativt goda förhållanden och där personer i bostäder av klass B till viss grad kan förväntas bli störda av vibrationer.

Risken för komfortvibrationer över riktvärde bedöms som liten i punkthuset norr om Handenterminalen. Konstruktionen och grundläggning av punkthuset bör dock inte avvika allt för mycket jämfört med befintlig byggnad där vibrationerna mätts. För de bostäder som planeras på taket till de befintliga byggnaderna bedöms risken för komfortvibrationer över riktvärde även där vara liten. Bjälklag till bostäder på lågdelen bör likna befintliga bjälklag vad gäller styvhet för att minska risken för komfortvibrationer. Även trästommar kan byggas med styvt bjälklag.

Haninge kommun är mån om att erbjuda goda livsmiljöer för sina invånare. För att minimera risken för att buller och vibrationer var för sig eller i kombination ger dålig boendemiljö så reglerar plankartan *Byggnad inom alla användningsområden som innehåller B (Bostadsändamål) ska grundläggas och utformas så att komfortvägd vibrationsnivå inte överstiger 0,2 mm/s*. Haninge kommun bedömer att planförslaget bidrar till goda boendemiljöer med avseende på komfortvägd vibrationsnivå.

Mätning av stomljud ingick inte i vibrationsutredningen. Risken för störande stomljud, som orsakas av vibrationer, är generellt lägre när marken är mjuk, vilket den är inom planområdet.

4.6.3 Förorenad mark

4.6.3.1 Provtagningsresultat

Det förekommer inga tillståndspliktiga farliga verksamheter inom planområdet. Däremot finns ett identifierat objekt (EBH-125845), som indikerar historiska föroreningar. Det utgörs av en tandläkarmottagning med eventuella kvicksilverföroreningar. Den verksamheten har tidigare anmält om sanering och byte av kvicksilverförorenade avloppsrör i Handenterminalen.

Rapport översiktlig miljöteknisk markundersökning vid Handenterminalen (2023-01-31) har tagits fram. Prover har tagits och jämförs med Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark, men även Avfall Sveriges haltgräns för farligt avfall och Naturvårdsverkets nivåer för mindre än ringa risk. De generella riktvärdena är uppdelade i två typer av markanvändning, Känslig Markanvändning (KM) och Mindre Känslig Markanvändning (MKM). MKM är lämplig för kontor, industrier och vägar medan KM fungerar för alla typer av markanvändningar.

Prover har tagits utmed Handens Stationsväg, samt norr och söder om befintlig bebyggelse. Proverna analyserades och generellt uppmättes låga värden. I ytliga fyllnadsmassor överskreds dock riktvärdet för mindre än ringa föroreningsrisk eller känslig markanvändning vid tre av elva provpunkter: mellan befintlig byggnad och skogsslätten i norr (kadmium och PCB-7), i gatan väster om byggnaden (kadmium och PAH-H), samt i den hårdgjorda ytan söder om byggnaden (alifater och krom). Även PFAS påträffades i flera prover, om än i låga halter. Provtagningen visade även att det ej förekom tjärasfalt. Föroreningarna har inte avgränsats, men utifrån resultat och provtagningsplan kan det antas att det inte förekommer någon större spridning från den södra och den västra punkten. Vad gäller PCB-föroreningen i norr är det oklart om det är en punktkälla eller om föroreningen finns spridd över en större yta.

4.6.3.2 Masshantering

PFAS har påträffats i låga halter i ytliga fyllnadsmassor vilket kan påverka masshanteringen. Utifrån redovisade resultat är bedömningen att fyllnadsmassorna (generellt översta halvmetern) inom det undersökta området ligger mellan KM-MKM och bör därmed kunna hanteras som icke farligt avfall (IFA) eller möjligen som inert avfall. Det finns inga laktester utförda och därmed ingen möjlighet att jämföra mot gränsvärden för deponering av avfall.

Kommunen förordar att återanvända massor för resurshushållning. Hur masshanteringen skall gå till bör framgå av en masshanteringsplan som upprättas innan arbetet påbörjas. Om man räknar med stor hantering av överskottsmassor bör detta lyftas i ett tidigt skede av projektet.

Om massorna skall hanteras som ett avfall (överskottsmassor) kan klassificering av massor utföras i samband med entreprenaden, alternativt utförs förklassificering innan utförande. Vilket som är lämpligast beror på utrymme och mängd. Om nu utförd provtagning bedöms vara tillräcklig för att förklassificera massorna beror på hur stor mängd massor som skall hanteras och var schakt kommer att utföras.

4.6.3.3 Slutsats och fortsatt arbete

Kommunen bedömer att påträffade nivåer av föroreningar inte utgör några hälso- eller miljörisker utifrån planerad markanvändning. Det finns ingen anledning att utföra någon efterbehandlingsåtgärd utifrån den information som finns i nuläget.

Kompletterande provtagning kan komma att behövas beroende på vilket arbete som kommer att genomföras t.ex. om massorna ska avlägsnas från platsen, ligga kvar, återanvändas inom arbetsområdet och om det blir en brygga eller inte. Utifrån de nu analyserade proverna bedöms massorna kunna ligga kvar eller återanvändas inom arbetsområdet utan ytterligare provtagning.

Vad gäller risk för spridning av föroreningar till grundvattnet som en konsekvens av detaljplanens genomförande bedömer kommunen att det inte finns någon oacceptabel risk för spridning till grundvatten även om det i framtiden skulle bildas ett vattenskyddsområde inom detaljplaneområdet.

Det saknas provtagning på platsen där kommunen planerar att möjliggöra för bostadshus, på norra sidan om nuvarande byggnad, samt vid eventuell placering för brygga mellan järnvägsspår och sjökant. Båda dessa platser ligger otillgängligt. I slutningen för bostadshuset rekommenderas att provtagning och klassificering av eventuella överskottsmassor (jord) utförs i samband med entreprenaden. Om kommunen väljer att gå vidare med bryggan rekommenderas att miljöprover uttages i samband med kompletterande geotekniska undersökningar om det bedöms nödvändigt. (kommer det bli några överskottsmassor eller kommer massorna ligga kvar på platsen?).

Enligt Miljöbalken kapitel 10 § 11 ska den som äger eller brukar en fastighet, oavsett om området tidigare ansetts vara förorenat, genast underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

4.6.4 Transporter med farligt gods

Utredningen *Risikanalyt, Handenterminalen* (2023-10-13) har tagits fram för att kartlägga och riskbedöma plötsliga och oväntade händelser med akuta konsekvenser för liv och hälsa för människor som vistas inom det studerade området.

Nynäsbanan löper genom planområdet, ca 25 meter väster om Handenterminalen. På järnvägen går både persontåg och godståg, varav en mindre del transporterar farligt gods. År 2015 passerade, enligt risikanalysen, drygt 250 persontåg och fyra godståg per dygn. Trafikverkets prognos för år 2040 pekar på 220 persontåg per dygn, medan antalet godståg väntas öka till uppemot nio per dygn, som en följd av utbyggnaden av Norviks hamn. Avståndet mellan järnväg och befintlig bebyggelse underskrider Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd, vilket gör att risker kopplade till urspårning, tågbrand och olyckor med farligt gods behöver beaktas.

Analysen har inventerat trafiken på Nynäsbanan och utifrån den har olycksscenarioer identifierats. En kvalitativ uppskattning av riskerna, dvs sannolik och konsekvens, för respektive scenario har gjorts. Scenarier som bedömts kunna påverka det aktuella området utgörs av urspårning, tågbrand samt olyckor med inblandning av farligt gods. För att kunna bestämma behov och omfattning av åtgärder har en fördjupad analys tittat på individrisk och samhällsrisk.

Beräknade risknivåer jämförs mot acceptanskriterier i en riskvärderingsmodell som länsstyrelsen i Stockholm rekommenderat. Risker som håller sig i området mellan den lägre och den övre gränsen benämns ALARP (As Low As Reasonably Practicable) och inom detta område anses riskerna vara så stora att de nog måste beaktas och rimliga åtgärder vidtas för att sänka riskerna.

För befintliga förhållanden visar riskutredningen att samhällsriskerna inom planområdet ligger på en acceptabel nivå. En kraftig ökning av antalet godståg och antalet vagnar med farligt gods och planerad ny bebyggelse har stor påverkan på samhällsriskerna inom planområdet. Av de olycksrisker som främst påverkar risknivån inom planområdet är det huvudsakligen transporter av brandfarliga vätskor och brännbara gaser som leder till en förhöjd samhällsrisknivå. Säkerhetsförhöjande åtgärder behöver vidtas för att sänka risknivån.

Ursparning, tågbrand och olycka med brandfarliga vätskor medför att individrisken inom 20 meter från närmaste spår ligger inom ALARP och inom ca 10 meter från spår på en oacceptabel nivå. Med anledning av risknivån föreslås säkerhetsförhöjande åtgärder.

Riskutredningen rekommenderar åtgärder, vilka beskrivs nedan. Samtliga åtgärder säkerställs i detaljplanarbetet i och med att de regleras i plankartan.

Vid bebyggelse och förändrad markanvändning inom det aktuella planområdet rekommenderas att (kursiv text omfattar förtydligande kommentarer om särskilda förutsättningar):

- Bebyggelse ska placeras så att avstånden till närmaste spår på Nynäsbanan inte understiger 25 meter.

Publika verksamheter kopplade till pendeltågstationen inom 25 meter från järnvägen alternativt på övergång över järnvägen anses vara acceptabla och föranleder ej krav på säkerhetsförhöjande åtgärder. Detta förutsätter att verksamheterna omfattar någon form av resandeservice (t.ex. väntyta, kiosk, mindre restauranger eller caféer med begränsat antal sittplatser).

- Obebyggda ytor som uppmuntrar till stadigvarande vistelse (t.ex. lekplatser, utegym, uteserveringar m.m.) ska placeras så att avstånden är minst 25 meter till närmaste spår. Ytorna mellan ny bebyggelse och Nynäsbanan bör utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Brygga och gångväg på sjösidan med enstaka parkbänkar anses vara acceptabelt och föranleder ej krav på säkerhetsförhöjande åtgärder. Det rekommenderas däremot att större samlingsytor undviks med hänsyn till risknivån samt svårigheter att evakuera platsen vid en eventuell olycka på järnvägen.

- Bostadsbebyggelse och centrumverksamheter inom 50 meter samt kontorsbebyggelse och parkeringshus inom 30 meter från järnvägens närmaste spår där byggnaderna vetter direkt mot Nynäsbanan utan framförliggande bebyggelse ska utföras med följande åtgärder:

- Från samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ska det finnas åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från Nynäsbanan.
- Friskluftsintag till utrymmen för stadigvarande vistelse ska placeras mot en trygg sida, d.v.s. bort från Nynäsbanan alternativt på byggnadernas tak.
- Fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i obrännbart material alternativt med konstruktion som motsvarar lägst brandteknisk klass EI 30.
- Fönster i fasader som vetter direkt mot Nynäsbanan ska utföras i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster tillåts vara öppningsbara.

De byggnadstekniska åtgärderna gäller för ny bebyggelse eller vid förändring av befintlig bebyggelse som inte uppfyller Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. Avståndet ska mätas från närmaste spår. Observera att planbestämmelser i ny detaljplan aktualiseras först i samband med att bygglov söks.

Befintlig lågdal i både hus 1 och 3 är byggda i suterräng och saknar tillgänglig och lättåtkomlig inomhusförbindelse med högdelen. Det gör att utrymning från lågdelen idag inte kan utrymma bort från Nynäsvägen. Därför har plankartan regleringen *a1 -Startbesked får inte ges för byggnation av*

B2 och C2 förrän utrymningsväg anordnats. Exempelvis kan lågdelens hus 3 utrymmas via planerat garagetak vid Tritons plats och för lågdelens hus 1 kan punkthusets garagetak användas som utrymningsväg. Exempel på byggnation av C2 kan vara hyresgäst Anpassning.

Kommunen bedömer att planförslaget får acceptabla risknivåer. Påverkan på samhällsrisker blir begränsad eftersom alla rekommenderade åtgärder planregleras.

4.6.5 Risk för översvämning

Skyfallsutredning för DP Handterminalen (20231124) har tagits fram i syfte att kartlägga nuvarande översvämningssituation vid skyfall, förstå hur den påverkas av planerade förändringar och vid behov föreslå åtgärder så att översvämningssituationen inte förvärras av planerad bebyggelse. Med skyfall menas en extrem nederbörd som faller under en kort tid och som kan ge stora problem med översvämningar. Med översvämning menas att vatten täcker ett område som normalt inte står under vatten.

Befintlig bebyggelse och framtida exploatering har utretts i en skyfallsmodell. Ett scenario för ett 100-årsregn med klimatkoefficient 1,3 har studerats med en regnbelastning av typen CDS-regn. För nuvarande bebyggelse skulle ett skyfallsregn inom planområdet innebära att vatten samlas i in- och utfarterna till Handterminalbyggnadens lastgata vilka är två lågpunkter. Utanför planområdet samlas vatten i Stationsgången med ett vattendjup på 0,6 meter och även på Haningeterrassen både norr och söder om stationsentrén. Söder om planområdet, öster om Najaden, uppstår 0,3-0,5 meter djupa vattensamlingar. De flödesvägar som påverkar planområdet mynnar ut längs Handens Stationsväg och utmed befintligt järnvägsspår och vidare till Övre Rudansjön.

I planförslaget är in- och utfarterna till lastfaret överbyggda av garage och i händelse av skyfall leds i stället vatten vidare till Handens Stationsväg. I övrigt, utanför planområdet, översvämmas samma platser som för befintlig bebyggelse, dvs Stationsgången, längs Haningeterrassen både norr och söder om stationsentrén samt utanför Najaden. Delar av Haningeterrassen som inte är byggda än är projekterade och vattennivåer vid skyfall ligger över projekterade golvhöjder i entréer. Det finns med andra ord risk att vatten rinner in i vissa entréer. Modelleringen visar även att de två nordöstligaste entréerna till befintliga Handterminalbyggnaden översvämmas vid skyfall både med befintlig bebyggelse och vid genomfört planförslag. Modellen visar att det inte rinner in i pendeltågsentrén och inte heller i transformatorstationen under gångbron vid Handens Stationsväg.

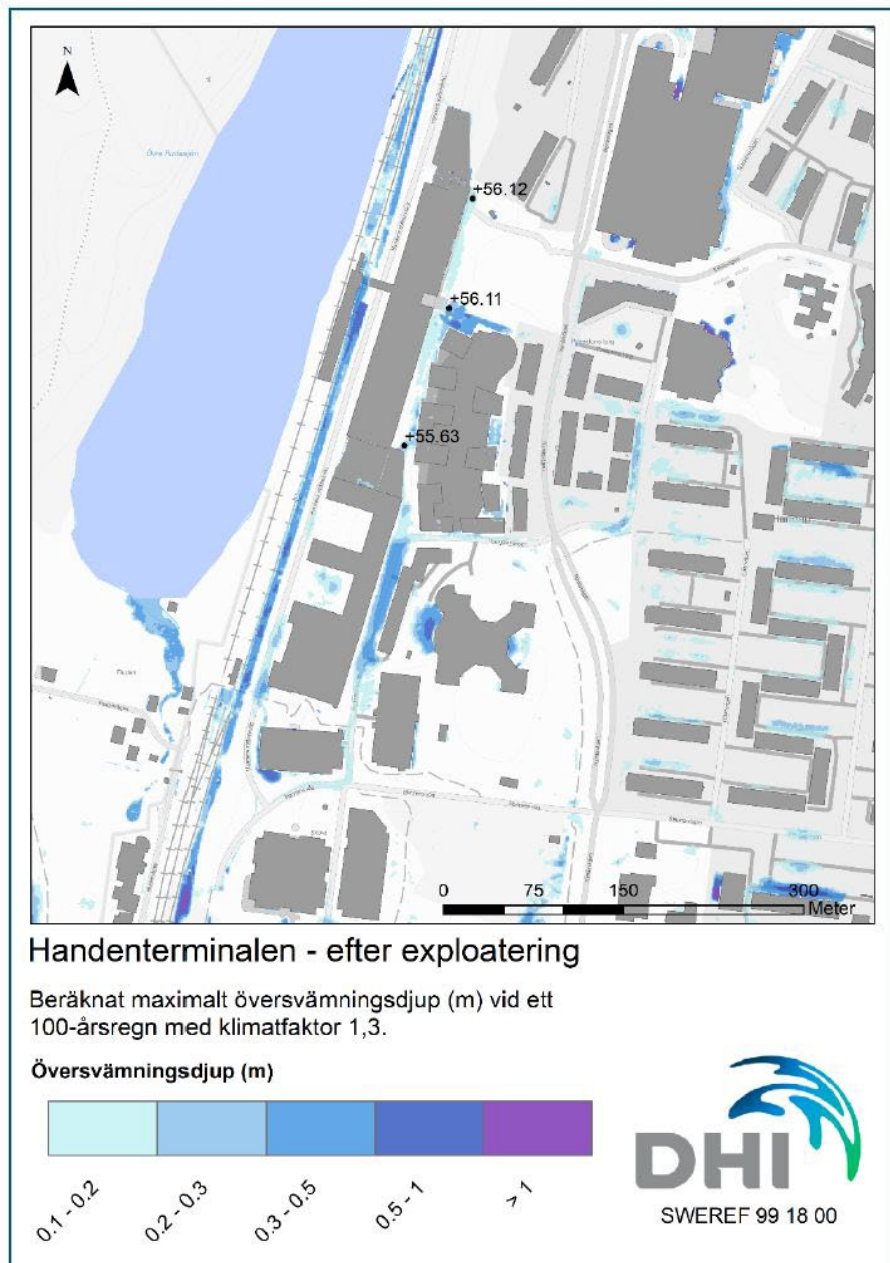
Planförslaget har liten påverkan på mängden vatten som avrinner från området och därför behöver åtgärder i första hand inte fördröja vattnet utan avleda.

Kommunen bedömer att planförslaget inte ökar risken för översvämningar inom eller utanför planområdet, förutsatt att föreslagna åtgärder implementeras:

- En södergående låglinje längs Haningeterrassen söder om stationsentrén för att avleda vatten söderut
- gång- och cykeltväg norrut höjdsätts med minst 5 promilles lutning för att avleda vatten till i skogsområdet i norr
- skapa en kant vid torget vid Tritons plats i kombination med låglinje för att avleda vatten söderut.
- höjdsätta marken runt byggnader så att den lutar bort från byggnaderna för att vatten inte ska stå mot byggnaderna

Genom att vidta dessa åtgärder kan exploateringen genomföras utan att förvärra översvämningssituationen och samtidigt möjliggöra skydd för områdets entréer och framtida projekt. Skyfallshantering kommer att knytas till exploateringsavtalet.

Det är möjligt att höjdsätta Tritons plats och punkthusets bostadsgårdar så att vattnet kan rinna på de trappor och terrasser som ingår i ny exploatering och ut på Handens Stationsväg, vilket skyfallsmodellen förutsatt. Haninge kommunen ser lösningarna med att låta skyfallsvatten rinna över takkonstruktioner som en risk och kommer därför i stället att i granskningskedet utreda vidare de andra alternativen, nämnda i punktlistan ovan.



Beräknat maximalt översvämningsdjup (meter) vid befintligt 100-årsregn med klimatfaktor 1,3. De tre plushöjderna i figuren visar vattennivån.

4.6.6 Radon

Planområdet är inte utpekad som ett radonriskområde.

4.7 KULTURMILJÖ

I den byggnadsantikvariska utredningen (*Byggnadsantikvarisk utredning Handenterminalen, Hosark, 20221108*) framgår att Handenterminalen och stationsentrén byggdes i etapper mellan åren 1972-1980. När pendeltåget kom till Handen såg man ett behov av en terminalbyggnad som band samman bussterminalen i öster och pendeltågsstationen i väster. Byggnaden hade även i uppgift att knyta an till Handens centrum på ett stadsmässigt sätt och tidstypiskt för dåtidens stadsplanering, vilket var ett helhetstänkande när det gäller byggnadernas funktion med trafikseparering och service. Byggnaden hade även till uppgift att skapa arbetsplatser i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. Handenterminalen har sedan den byggdes inrymt ett flertal verksamheter så som tingsrätt (1973-2007), skattemyndighet, folkhögskola.

Handenterminalen utgörs av långsmala sammanbyggda byggnadskomplex i suterräng med enhetlig och repetitiv utformning som är karaktäristiskt för miljonprogramsepoken, då byggnaden tillkom. Av de östra delarna av anläggningen är fyra (av nio våningar) respektive fem (av tio) våningar är synliga från Haningeterrassen, inklusive indragen övre våning. Mellan högdelen och lågdelen finns atriumgårdar som ger de inre lokalerna dagsljus. Alla byggnader har platta tak med ventilationshuvor och teknikutrymmen som sticker upp här och var.

Bottenvåningarna längs Haningeterrassen inryms av butikslokaler med större fönsterpartier och direktentréer vilket syftar till att bidra till gatans stadsmässighet. Övriga våningar består främst av kontorslokaler. I lågdelen nedre plan finns ett lastfar som bidrar till byggnadens logistik i form av ex. sophämtning och vissa varutransporter.

Högdelen längsgående fasader är klädda med ljus profilerad plåt medan gavlarna har en fasad av ljus mexitegel. Den profilerade plåten på hus 3 har samma formspråk som hus 1, men med skillnaden att den är horisontell mellan vertikala bredare band i ett slags repetitivt flätmönster som ger en särpräglad grafisk karaktär. Även bottenvåningarnas fasad består i originalskick av vit mexitegel men har senare (2022) klätts in i plåtkassetter av mörkare kulör.

Lågdelen två översta våningar är klädda i profilerad plåt av blå kulör medan bottenvåningen även här har en fasad av vitt mexitegel. Bottenvåningen längs med Handens Stationsväg är indragen och längs med fasadens ytterkant löper en arkad av betongpelare.

Pendeltågsstationens entré ligger mellan hus 1 och 3 i en lägre byggnad och kallas hus 2. Pendeltågsstationen och dess gångbro över Handens Stationsväg har en enkel utformning bestående av en fasad i blå korrugerad plåt, vilket knyter an till lågdelen fasad. Bron har en stålkonstruktion. Hus 1 och 3 har en betongkonstruktion.

Området kring Handenterminalen är i kommunens kulturmiljöprogram från 2019 utpekad som en särskilt värdefull kulturmiljö som ska tas hänsyn till vid eventuella förändringar i området.



Fasad mot öster. Hus 1 och hus 3 har liknande formspråk, där hus 3 har en till våning och ett repetitivt flätmönster på fasaden. Mellan byggnaderna ligger hus 2, stationsentrén.

4.7.1 Kulturhistoriskt värde

Kulturhistoriska värden är en samlingsbenämning för både kulturhistoriska, estetiska och sociala värden. Sammanfattningsvis har Handenterminalen ett visst kulturhistoriskt värde. Detta kan delvis kopplas till byggnadens tidtypiska karaktärsdrag från miljonprogramperioden med relativt bevarad arkitektur. Värdet kan även kopplat till helhetsmiljön vid pendeltågsstationen och Handens centrum.

Handenterminalbyggnaden har ett visst samhällshistoriskt värde som markör för miljonprogramsåren och för utvecklingen kring pendeltågsstationerna i regionen. Det arkitektoniska värdet är den tidstypiska exteriören, främst de silvriga plåtfasaderna och de horisontella fönsterbanden samt de vita gavlarna av mexitegel. Gångbron och stationsbyggnaden utgör en del av helheten men med lägre arkitektoniskt värde. Byggnaderna har måttligt unicitetsvärde, många liknande byggnader finns bevarade runt om i Sverige. Det miljöskapande värdet och upplevelsevärdet är måttligt, byggnaden ligger undanskymd sedd från Nynäsvägen och ger ett bedagat och anonymt intryck. Handenterminalen har ett visst dokumentvärde som representant för en tidstypisk förhållandevis bevarad arkitektur.

Ett upplevelsevärde att värna är närheten och samspelet med sjön och naturen. Positivt är om dessa element får vara mer närvarande i centrumbebyggelsen.

Byggnadsantikvariska utredningen bedömer att Handenterminalens bärande karaktärsdrag bör värnas för att bevara dess kulturhistoriska värden. Framtida förändringar bör göras med utgångspunkt i ursprunglig gestaltning och materialval enligt följande principer:

Följande byggnadselement anger byggnadernas karaktär och bör bevaras. Uttjänta material bör ersättas med likvärdiga.

- Fasadmaterialet; plåt och ljus mexitegel. Att ersätta fasadmaterialet med andra material riskerar att ändra karaktären på byggnaderna. Skadade och uttjänta delar bör ersättas med likvärdiga.
- Utförandet av plåtfasaderna på de höga delarna av hus 1 och hus 3 bör inte förändras. Gestaltningen av fasaden på hus 3 har ett högre unicitetsvärde än fasaden på hus 1.
- Byggnadsstrukturen med flera sammanbyggda byggnadsvolymer som minskar storskaligheten.

- Arkitekturen med raka linjer, repetitiva fönsterrader, plåt- och tegelfasader och platta eller svagt sluttande tak. Horisontaliteten i fasadutformningen är ett utmärkande karaktärsdrag.
- Arkaden mot Handens Stationsväg med betongpelarna som tidstypiska konstruktiva element.
- De indragna våningarna högst upp på hus 1 och 3. Dessa bör inte byggas ut till nedre våningars fasadliv.

Haninge kommun bedömer att planförslaget följer rekommendationerna från den byggnadsantikvariska utredningen. Tillkommande bebyggelse ovanpå befintlig byggnad placeras med indrag för att tydliggöra befintlig byggnads karaktär. Nya byggnaders utformning bryter av från befintlig med exempelvis runda gavlar, förskjutna volymer, träfasad, men knyter även till viss del an befintlig byggnad med plåtdetaljer och platta tak. Befintlig byggnads fasad på högdelen ändras inte i planförslaget, förutom bottenvåningarna som får större glaspartier och tydliggjorda entréer.

4.7.2 Fornlämningar

I planområdets norra del, i skogsdungen, finns en registrerad fyndplats (L2014:9031, med RÄÄ-nummer: Österhaninge 569:1). Enligt information från Fornsök rör det sig om fynd av slagen kvarts. I dialog med Länsstyrelsen görs bedömningen att fyndplatsen inte utgör forn lämning och att det inte krävs några ytterligare arkeologiska utredningar inom planområdet.

4.8 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

4.8.1 Geotekniska förutsättningar

Geotekniken har studerats och redovisas i *PM Geoteknik, Handenterminalen* (20231228). Enligt SGU består jordarterna inom planområdet till största del av genomsläppligt isälvs sediment sand, med ett jorddjup på 10-20m. Vid den genomförda markundersökningen bekräftades det, då prover visade att marken bestod av sand, från grusig till något siltig sand. På några få punkter återfanns torrskorplera under sanden, och i skogsslänten i norr utgjordes den övre halvmeteren av mullhaltig sandig jord. Fyllningsjorden hade låg mäktighet, ungefär en halvmeter.

Bergnivån bedöms ligga 25-32m under markytan. Grundvattenmätningar från juni 2022 till oktober 2023 visar på grundvattennivå mellan 5,64 och 6,87 meter under markytan.

I Övre Rudasjön består botten av ett lager bottensediment av gyttja, lera och organiskt material med en mäktighet som varierar mellan ca 0-3 meter där mäktigheten ökar med avståndet från land. Därefter övergår jorden till en friktionsjord. Sonderingar har avbrutits innan stopp erhållits.

Marknivåerna inom undersökningsområdet varierar mellan ca +36,5 (RH 2000) vid strandkanten till ca +59 på övre delen av slänten i nordost, ungefär där bostadsrättsföreningens fotbollsplan ligger. Sjöbotten har nivå omkring +30 i centrala delen av sjön. Skogsslänten i norr har släntlutning på mellan 1:2 och 1:2,5. Det finns tecken på att vatten drar med sig material nerför slänten idag. Rådande jordart - sand - är känslig för erosion vid kraftig nederbörd.

Jorden inom planområdet bedöms inte vara sättningkänslig. Mindre sättningar kan komma att uppstå beroende på grundläggningsnivåer och lastförhållandena för nytt planerat punkthus, men de sättningarna bedöms vara momentana (snabba) och sker under byggskedet. Detta ska dock verifieras i projekteringskedet när slutgiltig placering, utformning samt lastförhållanden finns framtagna, speciellt med tanke på differenssättningar mellan husets innervägg (jordsidan mot öster) och yttervägg (väster mot sjön). Vid större avlastning bör även hävning av jorden kontrolleras, vilken kan öka differenssättningarna ytterligare.

4.8.2 Stabilitet och sättningar

Stabilitetsberäkningar har utförts i norra delen av området där nytt punkthus planeras för att bedöma sannolikheten för ett eventuellt ras eller skred. Stabiliteten i befintlig slänt i norra delen av området bedöms som tillfredställande i sin nuvarande form samt för ny planerad byggnad på ca 25 våningar enligt utförda beräkningar. Den tillfälliga stödkonstruktionen under byggtiden och själva byggnaden efter uppförandet kommer att skära av och förhindra alla mindre och ytliga glidytor som beräknats fram för befintliga förhållanden. Det bedöms således att byggnaden ej kommer att påverka befintlig väg och järnväg västerut eller befintliga byggnader och kvarvarande naturlig slänt.

I södra delen av området bedöms inte planerat garage påverka stabiliteten med hänsyn till att det är samma jordartsförhållanden som i norr och då det är en mindre byggnad. Även tänkt gångbro och renovering av stationsentrén bedöms som tillfredställande avseende totalstabiliteten.

Sättningar kan tänkas uppstå under byggtiden för nytt planerat punkthus men då grundläggning sker i en fast lagrad friktionsjord bedöms inte dessa kunna bli allt för stora för att påverka kringliggande anläggningar negativt.

Hur stabiliteten och sättningar ska hanteras under byggskedet är inte noggrannare bedömt för det måste verifieras och kontrolleras under projekteringskedet när lastförhållandena, placering och val av stödkonstruktion är bestämt med mera.

4.8.3 Erosion

Då det finns tecken på erosion i slänten och med tanke på erosionskänsligheten i rådande jordart så måste detta hanteras under projekterings-, byggskedet och efter färdig byggnation. Under projekteringskedet bör det göras genom att finna en lämplig dagvattenlösning för att i största möjligaste mån förhindra att en ökad mängd nederbörd kan påverka slänten. Under byggskedet så kan detta göras genom att skydda slänter där vegetationen skalats bort med duk vid nederbörd eller under avbrott i entreprenaden såsom helger och semestrar. Efter färdig byggnation så kan det hanteras genom att till exempel använda växter som har ett starkt rotsystem i kombination med erosionsmattor. I de brantaste partierna kan terrasser bli aktuellt.

4.8.4 Grundläggning

Grundläggning av planerade byggnader bedöms kunna ske med konventionella metoder såsom platta på mark. Tillfälliga stödkonstruktioner i form av spont bedöms behövas för att kunna genomföra schaktning till grundläggningsnivå på ett säkert sätt och undvika att skada befintliga byggnader och konstruktioner. Hur detta ska utföras måste bedömas noggrannare i projekteringskedet när utformning, placering och lastförutsättningar finns framtagna.

För ny gångbro vid Handens station kan grundläggning troligtvis ske med konventionella metoder utan någon förstärkningsåtgärd. Dock så kan platsbristen kring befintligt järnvägsspår göra att tillfälliga förstärkningsåtgärder kan behövas då schakter och släntlutningar måste hanteras med hänsyn till spåren. Detta ska ses över av en geoteknisk sakkunnig när man slutgiltigt valt förslag och vet vad man kommer att bygga om. Från stationen mot sjösidan kan det komma att behöva förstärkningsåtgärder såsom pålning, spontning eller utfyllnad. Det beror dels på hur eventuella vibrationer eller rörelser kan påverka befintlig banvall, dels av hur botten i Övre Rudasjön beter sig.

4.8.5 Grundvattenhantering

I byggskedet kan en tillfällig grundvattensänkning bli aktuellt vid grundläggning. Jorden inom planområdet bedöms inte vara känslig för sättningar vid en förändrad grundvattennivå. I projekteringskedet måste frågan hanteras i en hydrogeologisk bedömning för en eventuell grundvattensänkning och i anmälan eller ansökan om vattenverksamhet.

4.8.6 Övrigt

När placering av planerade byggnader och konstruktioner börjar ta form under projekteringsskedet så bör en geoteknisk sakkunnig kontrollera om rådande information är tillräcklig för att dimensionera konstruktionerna eller om kompletterande undersökningar behöver genomföras.

Inför fortsatt projektering så rekommenderas en sjömätning av Övre Rudasjön för att verifiera sjöns bottengeometri där brygga planeras. Samtidigt kan även en sticksondering utföras för att kontrollera mäktigheten av bottensedimenten, för att se om gångbro eller brygga påverkar banvall, vilket innebär att en fördjupad utredning i en geoteknisk undersökning behövs.

Grundvattenrören i området rekommenderas att fortsättas mätas månadsvis och vid större nederbörd kompletterande mätningar.

Undersökning eller åtgärder gällande förekomst av sulfid i berg bedöms inte behöva genomföras med avseende på de stora jorddjupen och att ingen åverkan på berget ska behöva utföras.

En riskanalys avseende hur vibrationer under byggtiden kommer påverka befintliga byggnader och anläggningar ska utföras under projekteringsskedet. Ett kontrollprogram ska tas fram för att följa upp lägen innan, under och efter vibrationsalstrande arbeten. Kontrollprogrammet ska upprättas av entreprenören i samråd med beställare och berörda ägare av anläggningarna.

4.9 BROKONSTRUKTION

Planförslagets förnyelse av stationsmiljön är utredd på programhandlingsnivå. I framtagna broutrödnings *Haninge pendeltågsentré* (20230424) framgår att konstruktionsritningar för befintlig konstruktion för gångbro och stationsbyggnad där spårplan ligger inte har hittats. Därför har båda stationsalternativen Medium och Large förutsatt att laster på befintliga konstruktioner inte får öka.

Den befintliga bron utgörs av en enkel stålkonstruktion, fasad och tak består av plåt och bärs upp av invändiga stålramar.

I Medium-alternativet har det antagits att en befintlig utkragande betongkonstruktion på stationsbyggnaden kan användas som upplag för broförlängningen väster ut. Eftersom den befintliga betongkonstruktionens bärlast inte kan verifieras behöver omfattande undersökningar av befintlig konstruktion göras. Om man lyckas få fram handlingar som visar hur de befintliga betongkonstruktionerna är utförda, skulle kapacitetsberäkningar kunna utföras.

Medium innebär inte några större ingrepp i befintlig stationsbyggnad och medför minimal påverkan på järnvägsanläggningen. Möjligen kan höjjustering av kontaktledning krävas. Speciella åtgärder kan krävas vid designen av nytt brostöd på sjösidan så att banvallen inte påverkas av arbetena. Eventuellt kan pålning, spontning eller en kombination av båda krävas för att inte riskera rörelser i banvallen. Arbeten behöver planeras till tågfria tider för rivnings- och lyftarbeten över järnväg.

Large-alternativet ger större påverkan. Vid grundläggning av Large-alternativets mellanstöd kan eventuellt grundläggningen för stationsbyggnaden påverkas eftersom det inte är känt hur grundläggningen är utformad. Detta behöver utredas vidare för att säkerställa att stationsbyggnadens bärlast inte äventyras. Vidare kan eventuella ledningar och kablar i marken försvåra grundläggningen för ett nytt stöd.

Larges påverkan på stationsbyggnaden och järnvägen är samma som i Medium plus ytterligare aspekter. Lasterna på stationsbyggnadens konstruktion kommer att öka avsevärt på grund av att mellanstöden försvinner. Detta kommer med all sannolikhet innebära att huskonstruktionen behöver förstärkas. Anläggande av mellanstödet mellan spåren kan eventuellt kräva samma

försiktighetsåtgärder som ändstödet vid sjön. Grundläggning av stödet riskerar att påverka banvallen och befintlig teknikbyggnad. Teknikbyggnaden kan behöva flyttas, eller så kan kostsam pålning med borrade pålar för grundläggning av stödet krävas. Om markförlagda ledningar finns kan de vara kostsamma att flytta.

Båda alternativen, Medium och Large, har ungefär samma påverkan på sjön och dess strandområde. Tänkbara grundläggningssätt är pålning eller uppfyllnad av marken.

Konsekvensen av att bygga ut bron i etapper mot att bygga hela bron på en gång är stora och spelar roll för antal brostöd, tågavstängningstid, påverkan på järnvägsanläggningen, minimering av risker vid eventuell urspårning, med mera.

4.10 TRAFIK

Ett *Trafikprogram för detaljplan Handenterminalen* (20240516) har tagits fram i syfte att beskriva detaljplanens trafikförutsättningar och planförslagets trafiklösningar. *Mobilitetsutredning Handenterminalen* (20240517) är framtagen i syfte att kartlägga behovet av parkeringsplatser och identifiera så kallade mobilitetsåtgärder.

4.10.1 Handens Stationsväg

Inom planområdet finns lokalgatan Handens Stationsväg. Den löper från Marinens väg ca 330 meter söder om planområdet och avslutas i en vändplan ca 330 meter norr om Handenterminalen. Inom planområdet är vägområdet ca 15 meter brett och det finns gatuparkering på båda sidor om gatan. Längs gatans östra sida löper ett smalt gångstråk i anslutning till arkaden. Cykling sker i blandtrafik.

Handens Stationsväg har eftersatt underhåll och har ett lapptäcke av olika lagningar och ålderdomliga funktioner, exempelvis trasiga kantstenar respektive vägräcken med motorvägsutformning. I Stadsutvecklingsplanen finns förslag på att förlänga Handens Stationsväg och i norr ansluta den till Nynäsvägen. Även om det inte ingår i planförslaget så ska det inte omöjliggöra en sådan förlängning i framtiden.

Trafikmätning 2017 visar på 800 fordon/dygn varav 6% tung trafik. Kommunen bedömer att trafikflöden år 2040 vid förlängd väg är 3500 fordon/dygn varav 10% tung trafik.

Planförslaget innebär en upprustning av Handens Stationsväg. Utgångspunkten är att samma trafikfunktioner ska finnas som idag men anpassningar kommer att behöva göras för att klara dagens lagkrav och riktlinjer på bland annat korttidsangöring (t.ex. sopor och leveransbilar) och dagvattenhantering. Principen för planförslaget är att all fordonstrafik till och från planområdet ska trafikera Handens Stationsväg, för att samla väg- och järnvägsbuller på samma ställe och för att Haningeterrassgatan är en gågata. Om Handens Stationsväg fortsatt ska var en återvändsgata bedöms årsmedeldygnstrafiken uppgå till 1 500 fordonsrörelser. Kommunen bedömer att exploateringen inte kommer att påverka det övergripande vägnätet i någon större utsträckning.

I granskningskedet av detaljplanen kommer Handens Stationsväg att projekteras. Inför det utreds trafiklösningar, landskapsutformning och ledningsplaceringar i ett helhetsgrepp. I det ingår bland annat en analys av planförslagets trafikrörelser för bedömning av åtgärdsbehov och konsekvenser. När det gäller Handens Stationsväg behöver bland annat ca 250 kvadratmeter dagvattenrenande åtgärder, angöringsplatser som möter kvartersmarkens behov, belysning, eventuell ledningsomläggning, grönska, översyn av material, kulörer och möblering, bredare gångbana, cykelparkering och eventuellt omhändertagande av skyfallsvatten beaktas. Det kommer att påverka antalet gatuparkeringar. Ambitionen är att antalet bilparkeringsplatser på Handens

Stationsväg inte ska ändras mer än nödvändigt men när helheten för Handens Stationsvägs utretts är det möjligt att antalet bilparkeringsplatser trots det påverkas.

4.10.2 Gatan Haningeterrassen

Direkt öster om planområdet finns gatan Haningeterrassen, i detta avsnitt kallad Haningeterrassgatan, som är en gågata som tar viss fordonstrafik. Haningeterrassgatan är en del av detaljplaneområdet Haningeterrassen. Mitt på gatan ligger Stationsplatsen och pendeltågsentrén och österut leder Stationsgången, som är en gågata, till Poseidons torg. Öster om gatan ligger kvartersmark med planer på bostäder ovanpå bussterminalen och eventuellt ett sjukhus, enligt laga kraft-vunnen detaljplan. Innan dom planerna realiseras bidrar kvartersmarken till att gatan och platsen kan upplevas som ofärdig och rörig.

Högdelen entréer ligger på Haningeterrassgatan. En del av varustransporter till bottenvåningens butiker och restauranter liksom verksamheter på ovanliggande våningar sker idag på Haningeterrassgatan.

Längst norrut planeras en vändslinga för trafiken på Eskilsvägen (delen väster om Nynäsvägen). Kommunen bedömer att trafikprognos år 2040 där är 1500 fordon/dygn varav 7% tung trafik. Trafikering och gatuutformning på Eskilsvägen är starkt beroende av vilken utveckling det närmaste kvarteret får, vilken är planlagd för sjukhus eller bostäder.

Ambitionen är att när planförslaget är byggt ska motorfordonstrafik endast vara tillåten i undantagsfall på Haningeterrassgatan. All motorfordonstrafik ska i första hand söka sig till Handens Stationsväg, både gällande parkering och nyttotrafik.

4.10.3 Parkeringstal och mobilitetsåtgärder

Befintlig kontorsbyggnad omfattar cirka 34 900 kvadratmeter kontors- och verksamhetslokaler och har totalt endast 32 bilparkeringsplatser, varav de flesta återfinns i lastfaret. Därutöver hyrs 5 parkeringsplatser i annat garage. Med andra ord har byggnaden redan idag ett kraftigt underskott av parkeringsplatser. Planförslaget innebär utöver befintlig byggnad ca 209 lägenheter i olika storlekar.

Gatuparkering i Västra Handen är avgiftsfri. Parkering för allmänheten består av en blandning av gatuparkering, offentliga garage inklusive infartsparkering och markparkering på kvartersmark. Det saknas uppgifter om hur många av parkeringsplatserna i närområdet som används för infartsparkering respektive andra målpunkter i området. På Handens Stationsväg, sträckan inom planområdet, finns omkring 85 bilparkeringsplatser och en grov bedömning är att de används vardagar dagtid.

Mobilitetsutredning Handenterminalen (20240517) är framtagen i syfte att kartlägga behovet av parkeringsplatser för detaljplanens bostäder och verksamhetsbyggnader samt identifiera så kallade mobilitetsåtgärder som kan ersätta privata bilresor i syfte att minska efterfrågan på bilparkering och bidra till mer hållbart resande.

Parkeringsstrategin fastställer en parkeringsnorm och ett arbetssätt för flexibla parkeringstal som tillämpas enligt fem steg: beräkna grundtal för parkeringszoner (fyra zoner i kommunen), platsspecifika förutsättningar, projektspecifika förutsättningar, samnyttjande och mobilitetstjänster.

Kommunen bedömer att lämpligt parkeringstal för planförslaget är 264 bilparkeringsplatser inklusive 13 parkeringsplatser för rörelsehindrade och 1067 cykelparkeringsplatser.

Bedömningen baseras på flera delsteg där varje steg ger en kraftig reduktion från grundtalet. När det gäller platsens förutsättningar så är kollektivtrafikläget ett av de bästa i kommunen och

platsen ligger mycket nära till andra viktiga målpunkter så som serviceutbud. De projektspecifika förutsättningarna baseras främst på bostadsstorlek där lägenheter under 35 kvadratmeter minskat projektets behov av bilparkering medan de stora lägenheterna ökat behovet.

Om exploitören kan påvisa att parkeringsplatser kan samnyttjas mellan olika användningar kan en reduktion för bilparkering göras. Samnyttjande bygger på att parkeringsbehov uppstår under olika tidpunkter på dagen. Vid samnyttjande ska alla parkeringsplatser vara tillgängliga och öppna för de som bor, rör sig, besöker och verkar inom fastigheten och kan inte reserveras för ett specifikt ändamål. Boendeparkering är inte alltid lämpligt att samnyttja med verksamheter, eftersom boende ska ha möjlighet att lämna bilen hemma för att kunna välja andra färdmedel. Ökningen av distansarbete sedan pandemin har ändrat res- och arbetsvanor. Kommunens parkeringsnorm anger en beräknad nyttjandegrad om 75-85 %, vilket bedöms ge viss risk för överbeläggning. En nyttjandegrad om 90 procent har därför applicerats för flerbostadshus i beräkningen av samnyttjande – ett avsteg från kommunens publicerade nyttjandegrader.

Som sista steg i beräkning av parkeringstal förutsätter planförslaget att så kallade mobilitetstjänster genomförs. Mobilitetstjänsterna ska ses som ett åtgärds paket framtagen specifikt för detta projekt och åtgärds paketets fulla implementering är en förutsättning för att ge reduktion av parkeringstalet. För att säkerställa att exploitören genomför de mobilitetsåtgärder som sammanfattats nedan (och beskrivs utförligare i mobilitetsutredningen) kommer mobilitetsutredningen att vara en bilaga till exploateringsavtalet.

Åtgärds paket med mobilitetstjänster för Handenterminalen framgår i listan nedan. Text i kursivt förtydligar på vilket sätt det inarbetats i det fysiska planförslaget. Se kvalitetsprogram för illustrationer över placering av fysiska åtgärder, med mera.

- Cykelpool erbjuds till boende. 0,5–4 cyklar per 20 lägenheter inklusive lådcyklar. Majoritet elcyklar.
Utrymme för cykelparkering, inkl lådcyklar, har ritats in i planförslaget.
- Bilpool. Fördel om bilpool kan samnyttjas mellan boende och verksamheter. Förråd ska finnas i anslutning till poolplatserna för bilbarnstolar, takbox m.m. Krav: Erbjud möjlighet till medlemskap i bilpool i minst 10 år vid inflyttning, kostnadsfritt de första två åren.
Platser för bilpoolsparkering och förråd har ritats in i punkthusets garage.
- Leveransskåp erbjuds till boende.
Utrymme för leveransskåp har beaktats i planritningar i punkthuset.
- Cykelparkering. Ska utformas med hög kvalitet och tilltalande utformning. Plats för olika cykeltyper såsom barncyklar och platskrävande cyklar. Ramlås och automatiska dörröppnare ska finnas. *Se kommentar nedan.*
- Cykelfaciliteter. Omklädningsrum med dusch, låsbart skåp. Elcykelladdning. *Se kommentar nedan.*
- Cykelservice. Verktyg och cykelpump, golvbrunn och vattenslang. För egenservice.
Planförslaget har tagit fram förslag på placering av cykelrummen och utgångspunkten har varit att ha direkt anslutning till ytterdörr, vilket uppfylls i många fall. Cykelrummen förses med förvaringskåp och de som hör till verksamheter förses med omklädningsrum och dusch. Utrymme för lådcykelplatser har beaktats. Exploatör har även utlovat automatiska dörröppnare. Elcykelladdning möjliggörs liksom cykelverkstad med utrymme för verktyg och cykelpump, golvbrunn och vattenslang. Några av cykelrummen behöver studeras vidare i granskningskedet för att göra dem mer lättillgängliga.
- Kollektivtrafikerbjudande, mobilitetspott/mobilitetsabonnemang. Erbjuds boende. Paket skraddarsys. Krav: ska erbjudas i minst 90 dagar för alla som flyttar in under de första 2 åren.
- Realtidsinformation kollektivtrafik. Erbjuds boende och verksamheter.
Informationstavlor ska finnas i entréer som visar realtidsinformation med avgångar, t.ex. från Handens pendeltågsstation och bussterminal.

- Marknadsföring. Löpande information i boendepärm/hemsida/trapphus (samt utskick) om de mobilitetstjänster och servicetyper som finns inom fastigheten. Utöver detta ska ett välkomstpaket vid inflyttning erbjudas.
- Synliggör kostnaden av bilnehav. Bilparkering ska inte ingå i hyran eller avgiften. Genom att inte subventionera bilresor och bilparkering skapas incitament till hållbart resande. Den faktiska kostnaden av bilparkering ska så långt som möjligt läggas på de boende, verksamma och besökare som använder bil.

De fyra sista punkterna säkerställs i exploateringsavtal.

Parkeringstal för cykel är samma som i parkeringsnormen, men med tillägget att cykelpoolsplatser adderar ytterligare 15 cykelparkeringsplatser.

Det reducerade parkeringstalet för bil är 45% av grundparkeringstalet. För att tillgodoräkna det reducerade parkeringstalet krävs att fastighetsägaren tar initiativ och implementerar samtliga rekommenderade mobilitetstjänster. Kommunen bedömer att det framräknade parkeringstalet i planförslaget möter det behov som projektet genererar förutsatt att samtliga föreslagna mobilitetstjänster genomförs.

4.10.4 Gångtrafik

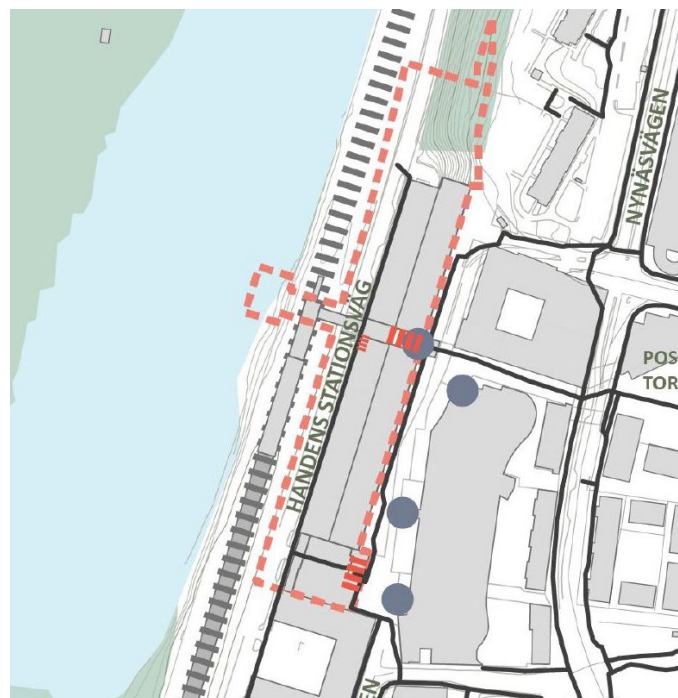
Idag finns gångbana längsmed Handens Stationsväg, närmast byggnaden. Arkaden i bottenvåningen är i gällande detaljplan x-område, dvs. mark för allmän gångtrafik, men är i praktiken för smal och används inte.

Det finns två trappor inom planområdet som leder ner till Handens Stationsväg från Haningeterrassen. Den ena finns vid Tritons plats och den andra är en del av stationen med trappa och hiss infälld i befintlig kontorsbyggnad precis intill gångbron.

Gångbron ligger på kvartersmark och används idag för att ta sig till och från pendeltåget.

Gångstråk

- Gångstråk
- ↔ Gångbro
- Entréer till pendeltåg/
bussterminal
- ▤ Trappa
- Grusväg (gång)
- ||||| Järnväg
- - - - - Planområdet



Gångstråk idag.

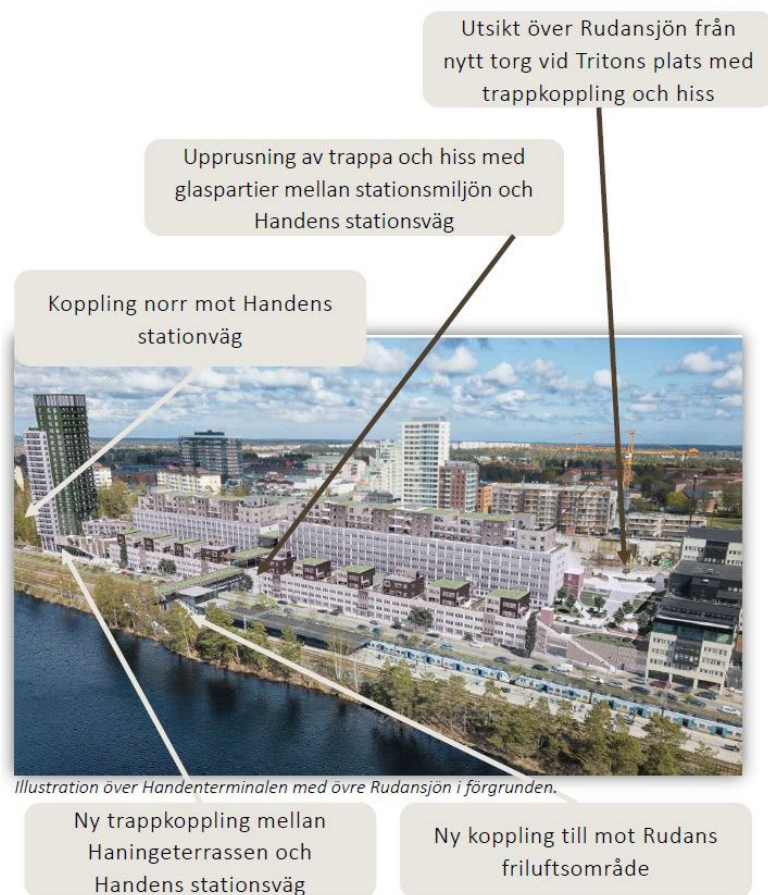
Med planförslaget kommer kopplingar för fotgängare att förstärkas vilket bedöms öka attraktiviteten i stadsrummet.

Planförslaget möjliggör också fler och attraktivare kopplingar mellan Haningeterassen och Handens Stationsväg:

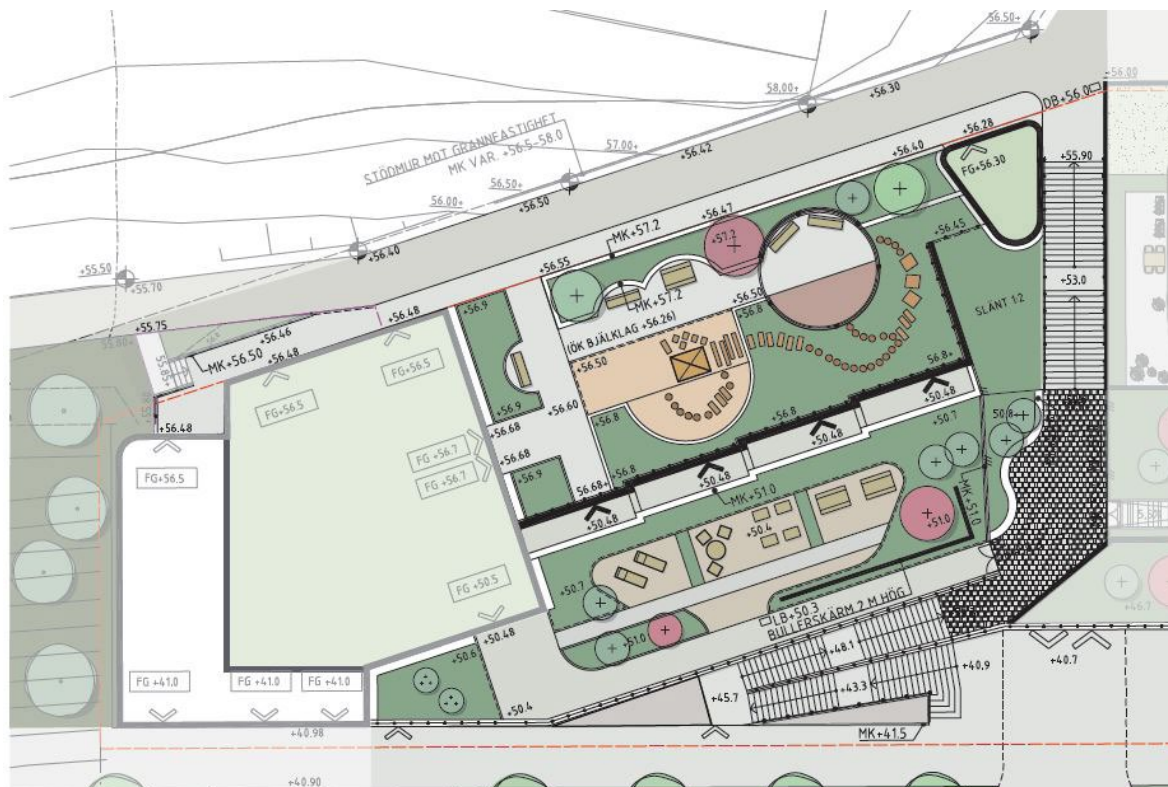
- Attraktiv och tydlig koppling vid Tritons plats mellan Haningeterassen och Handens Stationsväg, en öppen torgyta med vy över Rudan samt trappkoppling med hiss till Handens Stationsväg. Hissar är till för både parkeringsgaraget behov och allmänhetens vid Tritons plats.
- Ny koppling vid punkthuset mellan Haningeterassen och Handens Stationsväg.
- Gång- och cykelvägskoppling norr ut
- Upprustning av befintlig trappa och hiss mellan gångbron och Handens Stationsväg
- Utveckling och upprustning av Handens Stationsväg till en stadsgata med angöring, och gångstråk.
- Ny gångbro till sjön Rudan inklusive trappa och hiss

Trappa med ny placering vid Tritons plats planregleras med x-område, det vill säga mark ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik. De nya hissarna planeras inte att regleras med x. Trappan mellan Handens Stationsväg och gångbron rustas upp och planregleras som Trafikändamål (kvartersmark). Idag är samma funktioner reglerade som x-område på kvartersmark. En konsekvens av förändringen är att platsen kan stängas av och låsas, exempelvis nattetid när pendeltågen inte går.

Ny trappa vid punkthus i norr kommer att ligga på kvartersmark. Kommunen avser att teckna ett avtalsservitut med berörd fastighetsägare som reglerar att gångpassage tillåts för allmänheten.



Planförslagets nya och förändrade gång- och cykelkopplingar



Planförslagets trappförbindelse vid punkthuset

4.10.5 Cykeltrafik och cykelparkering

Stadsutvecklingsplanen och cykelplanen anger att cykelparkering ska finnas i direkt anslutning till alla viktiga målpunkter och ska anknytas gentill cykelvägnätet. I Haninge stad ska det också finnas goda cykelparkeringsmöjligheter vid alla större stationer och busshållplatser. Förbättrade och utökade cykelparkeringar vid stationer och resecentra är viktiga delar i kollektivtrafikens infrastruktur.

Cykelning på Handens Stationsväg sker i blandtrafik idag. Cykelplanen anger att cykelbana behöver tillskapas på Handens Stationsväg och i stadsutvecklingsplanen pekas Handens Stationsväg som en del av kommunens framtida kommunala cykelstråk. Väster om järnvägen pekar cykelplanen ut ett lokalt stråk som ska "beaktas vid planering". Cykelparkering till kvartersmarken saknas. Ett fåtal allmänna cykelparkeringar av blandad kvalitet återfinns på Handens Stationsväg och används sparsamt. Största delen av planområdets behov av cykelparkering löses idag utanför planområdet, exempelvis finns cykelparkeringsplatser intill ett garage söder om Najaden.

Haninge kommun bedömer att stationen har ett behov av omkring 400 cykelparkeringsplatser vid fullt utbyggd Stadsutvecklingsplan. 60-100 av dem kan byggas redan nu. Lämpligast placering av de flesta är på Haningeterrassen, dvs. utanför planområdet. Samtliga behöver ha ramlås och omkring hälften bör ha väderskydd.

Planförslaget innebär att cykeltrafiken fortsatt cyklar i blandtrafik längs med Handens Stationsväg. I granskningskedet av detaljplanen för Handenterminalen kommer möjligheten till cykelparkering längs med Handens Stationsväg att utredas. Haninge kommun har bedömt att det finns ett totalt behov av 400 parkeringsplatser för cykel till stationen när Västra Handen är fullt utbyggt. I dagsläget uppskattas behovet till mellan 60–100 stycken. Dessa behöver inrymmas i detaljplan för Haningeterrassen och behöver byggas ut i etapper.

Cykelparkering som ska försörja Handenterminalenbyggnaden och planerade bostäder kommer att delas in utifrån funktion, t ex bostad/verksamhet/besökare och lokaliseras på följande platser:

- Högdal - under Tritons plats, ingång från Haningeterassen via hiss ner två våningar
- I lågdal, ingång från Handens Stationsväg, två utrymmen; ett i norr och ett i söder
- I lågdal, ingång genom parkeringsgaraget på Tritons plats alternativt via hiss fem våningar ner från Haningeterassen
- I punkthuset ingång från Handens Stationsväg och ingång från nivå med Haningeterrassen

Högkvalitativa cykelparkeringar är nödvändiga då det är en förutsättning för projektets parkeringstal som tagits fram i exploatörens mobilitetsutredning.

4.10.6 Kollektivtrafik

Handenterminalen har mycket goda kommunikationer med kollektivtrafik. Norra stationsentrén till Handens pendeltågsstation ligger inom planområdet. Direkt öster om planområdet ligger bussterminalen. Tågstationen trafikeras med pendeltåg mot Västerhaninge och Nynäshamn söderut samt mot Märsta och Bålsta, via Stockholms city, norrut. En tågresor till Stockholm City tar 27 minuter och stationen har 6 avgångar per timme och riktning i rusningstid. Stationen hade cirka 8300 påstigande och 8200 avstigande per vintervardag år 2019.

Stationsmiljön är sliten och i stort behov av förnyelse. Biljetthallen nås från stationsentrén vid Haningeterrassgatan, via trappor, rulltrappor eller hiss och gångbro.

Bussterminalen är nybyggd och en viktig del av bytespunkten tillsammans med pendeltågen. Den är ett nav för busstrafiken inom Haninge kommun. Terminalen har 8 gater. Därtill finns hållplatslägen utmed Nynäsvägen och Eskilsvägen. Från Handen går bussar mot både målpunkter inom och utom kommunen, bland annat: Brandbergen, Jordbro företagspark, Dalarö, Sågen, Tyresö strand, Albyberg, Farsta centrum, Gullmarsplan, Nacka strand, Skärholmen och nattbuss till Stockholm C. Region Stockholm planerar även att till 2030 införa en expressbusslinje mellan Tyresö och Flemingsberg med stopp på Nynäsvägen. I en mer långsiktig plan kommer expressbusslinjen fortsätta till Arninge via Masmo Ekerö och Sollentuna. En expressbusslinje planeras även till Gullmarsplan.

Med planförslaget får stationsmiljön inte bara en välbehövd förnyelse med ökad attraktivitet och trygghet. Planförslaget innebär även en kapacitetsförstärkning av stationsmiljön så att den kan ta emot fler resenärer i och med att inomhusmiljöns funktioner – så som placeringar av rulltrappor, hissar, kiosker, utrymmen m.m. – effektiviserar och optimerar resenärernas gångflöden och samtidigt skapar bättre utrymmen för vänthall, resenärsservice och kiosker.

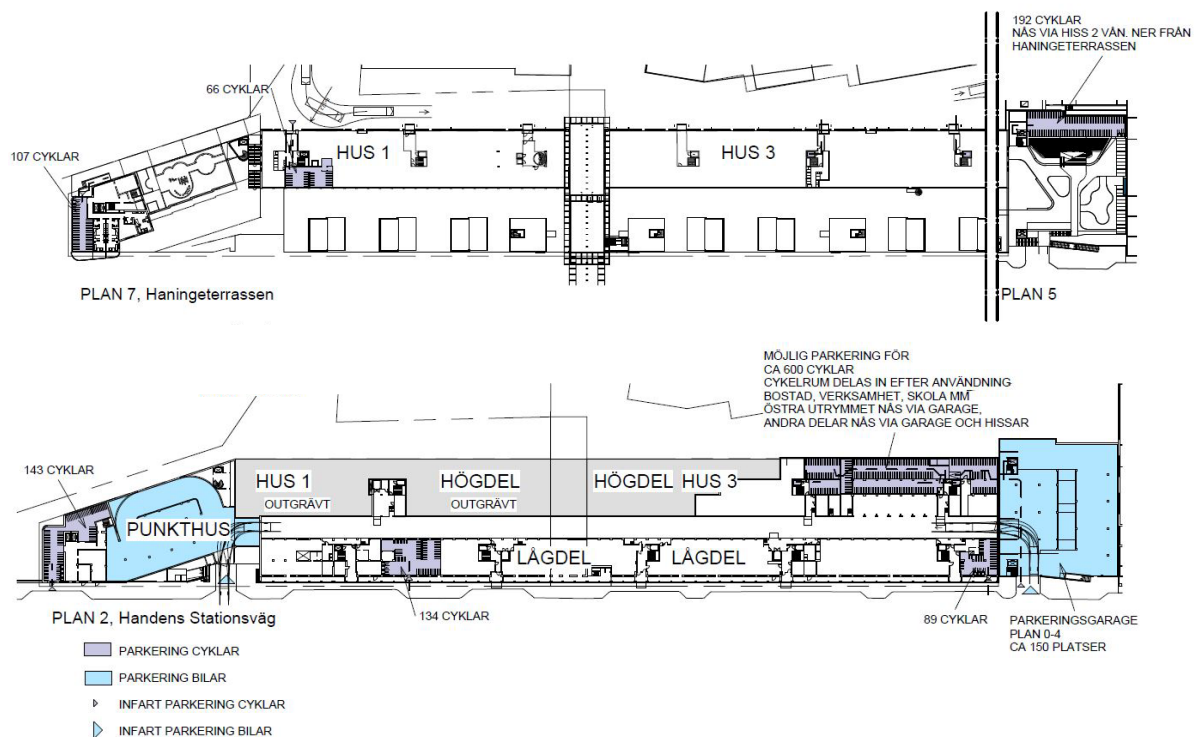
4.10.7 Plats för parkering och korttidsangöring

Planförslagets parkering inklusive parkering för funktionshindrade kommer att ske i garage under Tritons plats och i garage vid punkthuset. Infarten till garagen sker från Handens Stationsväg. Garage och lastfart kommer även vara möjligt för besökare att utnyttja. Exempelvis skulle boende och verksamheter kunna ta emot besökare med hjälp av system för öppning av portar på distans. För att klara kraven för funktionshindrade kommer det att krävas tillgänglighetsanpassade vägar inom fastigheten mellan parkeringsplatserna och målpunkterna.

För att de planerade verksamheterna ska fungera krävs det också korttidsangöring, både för besökare och för nyttotransporter som exempelvis sophämtning och leveranser.

Korttidsangöring kommer i första hand ske på Handens Stationsväg på markerade platser samt i lastfaret. Ytan i lastfaret kan även användas av alla typer av transporter, till exempel matkassar, in- och utflytt, paketutlämning. Alla lokaler och bostäder i hus 1 och 3 lastar i första hand i lastfaret. Då höjden i lastfaret är begränsat till 3,25m kommer högre fordon behöva lasta om utanför på Handens Stationsväg. Därefter kan de köra in i lastfaret med lägre fordon, alternativt med pirra.

Exakt hur större lastbilar ska få åtkomst är fortfarande under utredning. Endast i undantagsfall ska angöring ske uppe på Haningetersassen. För inpassage i lastfaret arbetar fastighetsägaren med att ta fram ett system för öppning av portar på distans, via till exempel telefon.



Bilparkeringsplatser (blått) och cykelparkeringsplatser (lila) på plan 7 och 2. In- och utfart till lastfaret på plan 2 går via parkeringsgaragen.

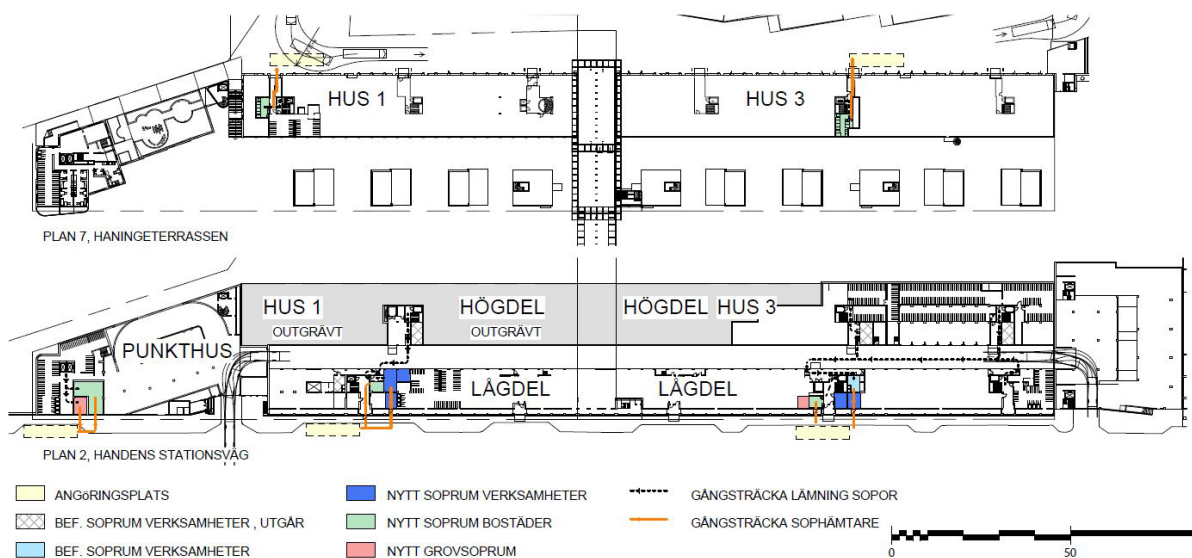
4.10.8 Avfallshantering

Idag hämtar sopbilar avfall både i lastfaret och på Haningeterrassgatan. Via Handens Stationsväg kör sopbilarna in i lastfaret i Handenterminalens södra ände för att sedan åka genom lastfaret som går genom hela byggnadens nedre plan och ut i dess norra ände. I lastfaret hämtas sopor både från lågdelen och högdelen. Lastfaret har en frihöjd på 3,25 meter och har lastkajer. SRV kommer att byta ut sina fordon till sopbilar som är högre och inte får plats i lastfaret.

Till butiker på högdelen hämtas idag soporna på Haningeterrassatan. De kör in söder ifrån och sedan ut samma väg. Här hamnar sopbilarna i konflikt med gående vilket varken är optimalt för utförande entreprenör eller trafiksäkerhetsynpunkt.

För de sopor som stationsbyggnaden alstrar finns dels soprum i bussterminalen och dels kärl som står på allmän platsmark nordost om planområdet.

Planförslaget har tagits fram med hänsyn till återvinningsbolaget SRV:s riktlinjer. I planförslaget hämtas punkthusets sopor och grovsopor från Handens Stationsväg. För sophämtning från Handenterminalbyggnaden finns soprum mot Handens Stationsväg och SRV får nyttja korttidsangöringen på Handens Stationsväg. För personer i lågdelen som ska slänga är soprummen nåbara både från hissar, lastfar och Handens Stationsväg. Verksamhetsutövare i högdelen tar sig till soprummen i lågdelen genom att åka hiss, gå via lastfaret (via lastkajer och kortare trappor eller lyftbord eftersom lastfar ligger lägre än våningsplanen intill) till lågdelen soprum. Eventuellt kan bostäderna på högdelen komma att få soprum mot Haningeterrassen och då behöver sopbilar angöra på Haningeterrassen. Detta kommer att utredas vidare i ett senare skede.



Avfallsrum, hämtvägar och vägar för lämning

4.11 TRYGGHETSANALYS

I framtagandet av planförslaget har handboken Botryggt2030 varit ett viktigt stöd. I den finns konkreta brottspreventiva åtgärdsförslag vid fysisk utformning som utgår från forskning, till exempel teorierna rutinaktivitetsteorin, broken windows, placemaking och prospect, refuge and escape. Anledningen till att arbeta med trygghet är att enkäter som kommunen tidigare genomfört visar att stationsområdet i Västra Handen upplevs otryggare än många andra platser i kommunen.

Som ett led i planförslagets trygghetsarbete har utredningen *Trygghetsanalys Handenterminalen* (20230217) tagits fram och i den sammanfattas en trygghetsanalys som genomförts 2022 inom planområdet. Syftet är att kartlägga problembilden runt Handenterminalen med ett särskilt fokus på den fysiska miljös betydelse för uppkomsten av brott och otrygghet och utifrån identifierade problem ge förslag på åtgärder för att minska brottsligheten och öka tryggheten.

Begreppet människors trygghet definieras i utredningen av fyra faktorer: individens känsla av kontroll, tilliten till samhället och andra människor, anhörigas och andras livsförhållanden och individens tro på sin egen förmåga att förhindra brott och hantera eventuella konsekvenser av att utsättas. För brottspreventiva fysiska åtgärder i detaljplaneskedet är det främst första faktorn som man behöver jobba med, och innebär lämplig utformning av den fysiska miljön, rumslig tydlighet och orienterbarhet och förutsägbarhet. Många fysiska åtgärder som är viktiga för trygghetsarbetet är svåra att åstadkomma i detaljplaneskedet, exempelvis god förvaltning och skötsel, åtgärda skadegörelse, parkskötsel, städning. Ett välfungerande trygghetsarbete pågår i alla skeden av den fysiska planeringen och tas om hand ända från regionplanarbetet till förvaltningskedet, inklusive översiktsplan, detaljplan, projektering, bygglov, byggprocess.

Den genomförda trygghetsanalysen omfattar fyra moment; genomgång av relevant statistik, nyckelpersonsintervjuer, trygghetsbesiktning samt genomförande av en workshop med nyckelpersoner.

4.11.1 Resultat trygghetsanalys

Enkät har genomförts för Haningeterrassgatan, pendeltågsentrén och Stationsgången, även kallad ”Haninge entré”. 45 % av respondenterna i enkätundersökningen är oroliga för att utsättas för brott. Många undviker att besöka platsen kvällstid på grund av brister i säkerhet och trygghet.

Handenterminalen tillhör en knutpunkt för kollektivtrafiken och generellt är dessa typer av miljöer mer utsatta för brott. Analysen visar på att den västra sidan av Handenterminalen med Handens pendeltågsstation och Handens Stationsväg är mer utsatt för brott än den östra. Antalet polisanmälda brott är flest väster om Handenterminalbyggnaden och skadegörelse är vanligast.

Det finns problem med narkotikahandel och 21 rån har anmälts mellan 2017-2022. På Handens Stationsväg har misshandel anmälts och majoriteten av områdets fordonsrelaterade brott likaså.

Det finns utmaningar relaterat till ungdomshäng runt fastigheten eftersom många skolor ligger i närheten och det saknas funktioner som kan aktivera ungdomar. Det uppehåller sig även alkoholpåverkade och narkotikapåverkade personer på platsen.

Den sociala kontrollen handlar om närvaro av synliga människor och överblickbarheten i rummet, att kunna se och känna sig sedd. På pendeltågsstationen är den sociala kontrollen låg och belysningen bristfällig kvällstid. Det är skräpigt och klotter på bland annat fasader, vilket är en konsekvens av bristfällig förvaltning.

Handens Stationsväg bedöms specifikt ha stora utmaningar avseende social kontroll. Handens Stationsväg beskrivs av intervjupersoner som öde. Lokaler i Handenterminalen står tomma. Relationen mellan den västra och den östra sidan av Handenterminalen är bristande, vilket bidrar till en isolerad känsla. Bottenvåningens entréer är djupliggande i fastigheten, vilket gör att dessa döljs. Arkadens tjocka pelare längs hela fasaden försämrar siktlinjerna. På parkeringsplatser norr om planområdet är den sociala kontrollen extra låg, det finns inga fönster riktade dit och den ligger i utkanten av området. Befintlig trappa mellan gångbro och Handens Stationsväg är en så kallad ”hot spot” för otrygghet. Även trappan vid Tritons plats är otrygg, bland annat på grund av höjdskillnaden och att trappan är mycket smal.

På Haningeterrassgatan är det främst biltrafiken som är problematisk. Trots att det är gågata åker motorfordon på gatan, bland annat kunder till affärerna och leveransfordon.

På en övergripande nivå är variationen och utbudet av funktioner relativt bra, det finns en mix av bostäder, kommersiell verksamhet, servicefunktioner och aktivitetsytor i området. Flera av funktionerna är dock stängda kvällstid. Det saknas offentliga toaletter och funktioner som kan aktivera barn. Det saknas även funktioner som kan skapa social kontroll mot Handens Stationsväg.

Under de två åren 2022-2023 var organisationen AMP verksam på platsen för att skapa platsaktiverande aktiviteter. När AMP lades ner visade enkätutvärdering av deras verksamhet att oron att utsättas för brott hade minskat med 20% och upplevelsen av skadegörelse och andras störande beteenden minskat med 40% respektive 30%.

4.11.2 Åtgärdsförslag

Trygghetsanalysen redogör åtgärdsförslag kopplat till social kontroll, förvaltning och gestaltning. Nedan presenteras de åtgärdsförslag som trygghetsanalysen föreslår och som samtidigt ingår i planförslaget.

- Nya och förnya trappor
 - Befintliga trappassager får ökad orienterbarhet och tydliggörs. Tritons plats trappa får helt ny utformning över nytt garagetak.
 - Nytt gångstråk norr om fastigheten som binder ihop östra med västra sidan. Fria siktlinjer från de intilliggande byggnaderna mot gångstråket har eftersträvat.

- Tydligare och upprustade trappor bidrar till tryggare förbindelser och att fler tar sig mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassgatan. Det i sin tur bidrar till att fler rör sig på Handens Stationsväg.
- Tillför social kontroll i trapporna genom att arbeta med transparenta material och en naturlig insyn. Tritons plats utreds vidare i granskningsskedet och då ses växtligheten över liksom anpassning till befintligt garage.

Åtgärderna rörande trappor säkerställs med bland annat planbestämmelserna x2 och f23.

- Bottenvåningar
 - Öppna upp fönster i bottenvåningen längs Handens Stationsväg för att skapa social kontroll mellan den inre miljön och den yttre miljön. Det regleras i plankartan. I och med att våningshöga glaspartier i bottenvåningen sätts in så är utgångspunkten och förväntningen att inga galler eller jalousier används. Härdat glas ersätter.
 - Entréerna tydliggörs. På Handens Stationsväg flyttas entréerna ut från deras djupliggande läge.
 - I så stor utsträckning som möjligt har aktiva funktioner i bottenvåningen längs Handens Stationsväg planerats in, t.ex. cykelparkering, cykelservice i syfte att öka flödet av människor och den sociala kontrollen ut mot gatan. Bottenvåningarnas mest attraktiva lägen (närmst stationen och i hörnlägen) har reserverats för extra utåtriktade verksamheter, t.ex. kaféer, kontor för kreativa näringar.

Åtgärderna för bottenvåningarna säkerställs med bland annat flertalet planbestämmelser om glaspartier i bottenvåningarna och placering av entréer (f2 och f10).

- Stationsmiljön
 - Stationsmiljön ges ny gestaltning i ett helhetsgrepp där trygghet genomsyrar förslaget i och med förstärkt orienterbarhet, ljusinsläpp, friare siktlinjer, färre dolda hörn, med mera.
 - Planförslaget möjliggör ny koppling till Rudan.

Många planbestämmelser säkerställer ambitionerna kring stationsmiljön, bland annat T1, (T2) och f21.

- Övrigt
 - Principen att förstärka Haningeterrassgatan som gågata och låta all fordonstrafik till och från planområdet trafikera Handens Stationsväg utreds vidare i detalj i granskningsskedet.
 - Belysningsförslag framtaget i kvalitetsprogrammet, ger ett tätt nät av armaturer och förtydligar bland annat gångstråk.
 - Materialval är anpassade till att förenkla sanering. Har beaktats i kvalitetsprogrammet, exempelvis gällande befintliga pelare i arkaden.
 - Lekplats för mindre barn vid övre bostadsgården vid punkthuset.
 - Vid val av grönska till nyplanteringar – välj om möjligt buskar och träd som inte växer i synfältshöjd, dvs mellan 0,5 - 2 meter ovan mark. Ses över i granskningsskedet vid exempelvis Handens Stationsväg.

I kvalitetsprogrammet har ovanstående rekommendationer arbetats vidare. Åtgärderna säkerställs genom att kvalitetsprogrammet knyts till exploateringsavtalet.

Förutsatt att befintlig byggnad renoveras och vuxenutbildning möjliggörs, att stationsmiljön får en upprustning i linje med planförslaget och att bostäder byggs i planområdet så bidrar det till att fler rör sig i en mer omhändertagen miljö. Det bidrar i sin tur till ökad trygghet. Planregleringar gällande trygghetsåtgärder är exempelvis skyltfönsterstora glaspartier i bottenvåningar och trappförbindelser. Indirekt är även gestaltungsbestämmelser trygghetsåtgärder eftersom en välutformad och omhändertagen omgivning bidrar till ökad trygghet. I kvalitetsprogrammet, som

säkerställs med exploateringsavtal, finns en lång rad trygghetsrelaterade åtgärder. Exempel på det är resonemang kring val av fasadkulör och fasadmaterial, hur de behöver bidra till hög arkitektonisk gestaltning och samtidigt förenkla klottersanering och även ha en hög beständighet så att de ser bra ut länge. Att arbeta med Botryggt2030 ger störst positiv effekt när brottspreventiva åtgärder finns med i alla planeringsstadier. Rekommendationen är därför att trygghetsarbete i linje med Botryggt2030 genomsyrar projektet även efter laga kraft-vunnen detaljplan, ända in i förvaltningsskedet. Planområdet kommer oavsett att ha sina utmaningar, så som topografi och brist på målpunkter utmed Handens Stationsväg. Sammantaget bedömer kommunen att tryggheten kommer att öka med genomfört planförslag.

4.12 SERVICE, PARKER OCH REKREATION

4.12.1 Service och arbetsplatser

Såväl kommersiell som offentlig service finns i planområdet och i nära anslutning. I den befintliga byggnaden finns bland annat butiker, restauranter, bank och vårdmottagningar. Närmsta större livsmedelsaffär finns mindre än 100meter från planområdet. Vid Poseidons torg ca 130 meter österut återfinns även Haninge kulturhus med bibliotek och inomhusgallerian Haninge centrum.

4.12.2 Parker och lekplatser

Lekplatser finns i Eskilsparken, 500meter öster om planområdet, samt i Rudan aktivitetscenter, 300meter i sydväst. En ny lekplats ska också anläggas inom Haningeterrassen, precis intill planområdet. Det finns även flera skolor i närområdet, bland annat i Najaden och Riksäppet.

4.12.3 Rekreation

Möjligheterna till vardagsmotion och naturrekreation är mycket goda, då planområdet är beläget intill Rudans naturreservat. Där finns tätortsnära natur med gott om faciliteter som underlättar för återhämtning, möten och fysiska aktiviteter. Från naturreservatet går det att fortsätta vidare in i Hanvedens stora och obrutna skogar. Övre Rudan är dessutom en uppskattad badsjö, med sandstränder och badbryggor i dess norra och södra ände. Sjön och naturreservatet nås via gångbroar över järnvägen, som finns vid pendeltågsstationens södra uppgång, ca 200m söder om planområdet, samt strax ovanför Handens Stationsväg, ca 400m norr om planområdet.

Övriga idrottsfaciliteter är främst belägna vid Torvalla, drygt 1km öster om planområdet. Där samlas inomhushallar, simhall, ishallar, tennishall, fotbollsplaner och fröidrottsanläggningar.

4.13 SKYDDSRUM

I befintlig byggnad finns sex skyddsrum, en per trapphus utmed Handens Stationsväg förutom Handens Stationsväg 19 där det finns två. Totalt omfattar de 2900 kvadratmeter och har plats för totalt 1183 personer. Det finns inga planer på att ändra antalet skyddsrum.

Trappan ut från skyddsrummet längs i norr (Handens Stationsväg 11, skyddsrumnummer 117814-8) behöver byggas om eftersom ny garagebyggnad planeras på platsen. Vid planerade byggnadsåtgärder som direkt eller indirekt kan påverka skyddsrumsfunktionen ska Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, enligt plan- och bygglagen, ges tillfälle att yttra sig vid tekniskt samråd. Samrådet ska uppmärksamma inblandade aktörer på att skyddsrumslagstiftningen måste beaktas vid byggprojekt. Det görs genom att man beställer ett skyddsrumsytrande från en certifierad skyddsrumssakkunnig. Det gäller vid ingrepp i skyddsrummet men även om projektet innebär tillkommande raslaster, tillbyggnader som blockerar eller försvårar in- och utrymningsvägar, lufttillförsel eller andra ingrepp som kan påverka skyddsrumsfunktionen.

5. KONSEKVENSER

5.1 UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Enligt 6 kap. 5 § Miljöbalken ska kommunen undersöka om genomförandet av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Undersökningen innebär att kommunen identifierar omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan och samråder med bland annat länsstyrelsen. Därefter tar kommunen ett särskilt beslut, som avgör frågan. Om kommunen anser att planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan görs en strategisk miljöbedömning och en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, tas fram.

Detaljplaneförslagets planhandlingar (plankarta och denna planbeskrivning) och *Undersökning om betydande miljöpåverkan* samråds samtidigt. Haninge kommun har identifierat ett antal viktiga miljöfrågor som ska utredas i planen, bland annat frågor om buller och risker kopplat till järnvägen, naturvärden och dagvatten. Kommunen bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Någon MKB upprättas därför inte.

5.2 KONSEKVENSBEDÖMNING AV PLANFÖRSLAGET

Planförslaget är i linje med översiktsplanen och stadsutvecklingsplanen. Det innebär förtätning i stadskärnan som tar tillvara befintlig bebyggelse och river inte. Förutsättningar för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik förbättras. Trygghetsåtgärder, tillämpning av grönytefaktor och förbättrad hantering av dagvatten ingår i planförslaget. Den nya gångbron över järnvägen har potential att förbättra tillgången till rekreationsområden och badplatser. Planförslaget har positiv påverkan på delmålet om rent vatten och naturens mångfald och sammantaget bedöms planförslagets ha en positiv inverkan på Haninge kommuns klimat- och miljömål.

Ett genomförande av den föreslagna detaljplanen innebär att natur ianspråk tas. Den är inte betydande för den biologiska mångfalden och störningen bedöms inte påverka förekommande fågelarters lokala populationer. I och med att störande markarbeten inte tillåts under häckningstid så bedöms att planförslaget inte heller kommer i konflikt med artskyddsförordningen.

Detaljplanens syfte med ny gångförbindelse för allmänheten till Rudan går helt i linje med strandskyddets syfte om att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden. Naturvärdesinventeringen har gett landremsan och vattenområdet visst naturvärde (klass 4). Strandremsan är idag påverkad av utfyllnad, vilket tyder på en påtaglig mänsklig störning, och den bedöms ha ett lågt biotopvärde. Brofäste, trappa, hiss och brygga har ett relativt litet ytbehov. Kommunen bedömer att föreslagna konstruktioner i mycket begränsad omfattning påverkar livsvillkoren på land och vatten, dels eftersom ytan är relativt begränsad, dels för att marken som tas i anspråk i nuläget inte uppvisar goda livsvillkor för djur- och växtliv och dels eftersom viktiga livsmiljöer på nära och lite längre avstånd bibehålls.

Med tillämpning av grönytefaktor kan förlust av natur till viss del kompenseras och ny variationsrik grönska kan tillföras på platser där det idag saknas helt. Med de åtgärder som föreslås kan även hanteringen av dagvatten förbättras, vilket ökar möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormerna i recipienten. Sammantaget bedöms planförslagets påverkan på naturmiljö, arter och spridningssamband bli något negativ. Planförslaget bedöms ha neutral påverkan på skyddad natur, riksintresse (friluftsliv), grundvatten eller ytvatten.

Planförslagets bebyggelseutformning, stationsentré och utemiljö (nytt torg, ny brygga, lekplats, upprustning av Handens Stationsväg med mera) väntas göra området tryggare och bidra till att fler människor vill uppehålla sig på platsen. Planförslaget har aktivt arbetat med fysiska brottspreventiva åtgärder vilket kan bidra till att upplevd trygghet ökar.

Förslaget bedöms förhålla sig väl till den rådande landskapsbilden och till såväl kommande som befintlig bebyggelse i närområdet. Därtill möjliggör planförslaget till förbättrad stationsmiljö och en förhöjd tillgänglighet. Planförslagets påverkan på sociala värden kopplat till tätortsnära natur, rekreation, offentliga rum, kommunikation och trygghet bedöms bli positiv. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresse för järnvägen.

Planförslaget förstärker den befintliga och skarpa kontrasten mellan naturområdet i väst och den tätbebyggda staden i öst. Den nya gångbron till stationen, passagen över järnvägen och nytt torg vid Tritons plats skapar nya utsiktsplatser med vy över övre Rudan. Föreslagna bebyggelse bedöms överlag förhålla sig till de senare decenniernas historiska landskap med högre exploateringsgrad nära station och centrum. Gestaltning och utformning av påbyggnad på Handenterminalen och det nya punkthuset i norr harmonierar väl med omgivande bebyggelse i centrala Handen. Befintlig byggnad har ett visst kulturhistoriskt värde. Föreslagna påbyggnad står i tydlig kontrast mellan det äldre i materialval, kulörval, indragna volymer från takfot, samtidigt som befintlig byggnads kulturhistoriska värden värnas. Plankartan reglerar en lång rad utformningsbestämmelser. Planförslaget bedöms påverka landskapsbild och kulturhistoriska landskap och byggnader positivt.

Planområdet är utsatt för buller och risker kopplade till järnvägen. Med föreslagna åtgärder och regleringar i plankartan kan planerade bostäder och uteplatser uppfylla gällande krav och riktlinjer. Bulleråtgärder är bland annat balkonger med tät glasskärm, tät balkongräcke och takabsorbent, men även bullerskärm på uteplats. Plankartan reglerar även maxnivå av komfortvibrationer och åtgärder som säkerställer att skaderisken för olyckor med farligt gods på järnvägen förblir låg och acceptabel. Avseende översvämningsrisker bedöms planförslaget inte leda till några förvärrade problem. Sammantaget bedöms planförslaget få negativa konsekvenser på buller medan för risk för olyckor, översvämning och lokalklimat medför planförslaget något negativa konsekvenser. Planförslaget bedöms ha neutral påverkan på förorenade områden, luftkvalitet och markförhållanden.

Mot bakgrund av det resonemang som förs i undersökningen, bedömer kommunen att förslaget till detaljplan inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

6. GENOMFÖRANDEFRÅGOR

6.1 ORGANISATORISKA FRÅGOR

6.1.1 Planansökan

Detaljplanen upprättas av Haninge kommun efter ansökan av Revelop, ägare av Söderbymalm 3:468.

6.1.2 Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och allmänna anläggningar inom x-områden. Kommunen ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark och allmänna anläggningar. Som förtydligande är Kommunen huvudman för följande allmänna platsmarksytor och allmänna anläggningar:

- Handens Stationsväg, inklusive x-område längs östra kanten av Handens Stationsväg
- Torgytan vid Tritons plats.
- Gång- och cykelväg norr om Handenterminalen.
- Strandpromenad och brygga vid Övre Rudasjön.
- Passage med trappor över Tritons plats (x-område)

Detaljplanen är lokaliserad inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. VA-huvudmannen drar fram ledningar till respektive fastighets förbindelsepunkt för vilket fastigheterna erlägger anslutningsavgift i enlighet med den i kommunfullmäktige beslutad VA-taxa. VA-huvudmannen ansvarar sedermera för drift och underhåll av ledningarna fram till förbindelsepunkt.

Berörd kvartersmark är respektive fastighetsägare huvudman för och ansvarig för utbyggnad, drift och underhåll av byggnader och anläggningar.

6.1.3 Markanvisning

Detaljplanen omfattar del av kommunens fastighet Söderbymalm 3:466, som föreslås kunna utvecklas med byggrätt för ett parkeringsgarage inom ”Tritons plats”. Parkeringsanläggningen avses i första hand nyttjas för befintlig och tillkommande bebyggelse inom Revelop’s fastighet Söderbymalm 3:468. Kommunen, Revelop och intilliggande fastighetsägare, SBB, har tecknat ett intentionsavtal kring fortsatt utredning av parkeringsanläggningen. Intentionsavtalet avses senare under projektets gång leda till tecknandet av ett markanvisningsavtal, som vidare kan leda till att kommunen genom avtal kan upplåta eller överlåta byggrätten.

6.1.4 Avtal

Exploateringsavtal ska tecknas mellan kommunen och den huvudsakliga exploitören inom detaljplanen, ägare av Söderbymalm 3:468. Avtalets huvudsakliga innehåll ska reglera bland annat marköverlåtelser mellan kommunen och exploitören, tidplan för parternas kommande utbyggnader, ansvarsfördelning vid genomförande av detaljplan, ledningsflyttar, exploateringsersättningar för finansiering av kommunala anläggningar, exploitörens övriga åtaganden med mera. Kommunen och exploitören har även arbetat fram ett kvalitetsprogram över detaljplanens visioner som ska vara vägledande i genomförandet av detaljplanen. Andra viktiga frågor som avtalet har för avsikt att reglera är exploitörens hantering av dagvatten, samt hur skyfallshantering ska ske för att minska risker för skador vid kraftiga regn. Dagvatten och skyfallshantering kommer att utredas vidare under granskningskedet. I exploateringsavtalet förtydligas även exploitörens ansvar gentemot Artskyddsförordningens förbud att inte döda

fåglar samt förstöra deras ägg och bon, t.ex. avverkningsåsa. För att säkerställa genomförande av mobilitetsåtgärderna, som är en förutsättning för redovisat parkeringstal, så kommer de att regleras i exploateringsavtalet.

Kommunen har för avsikt att träffa avtal med Trafikverket, Trafikförvaltningen och exploitören om upprustning/ombyggnation av pendeltågsentrén. Avtalet behöver reglera ansvar för olika delar av genomförandet, kostnadsfördelning, ansvarsförhållanden för framtida drift och underhåll, med mera.

Kommunen har för avsikt att träffa erforderliga överenskommelser med ägare till de fastigheter som berörs av allmän platsmark i detaljplanen. Överenskommelsen avser reglera kommunens tillträde till berörd mark, ersättning till markägaren m.m. Överenskommelsen används för att möjliggöra att marken överförs till kommunen i en lantmäteriförrättning. Se vidare i avsnitt 6.4.3 stycke 1 och 2, för att se vilka fastigheter som överenskommelser avses upprättas med.

I samband med utbyggnad inom kvartersmarken, kommer intilliggande allmän platsmark påverkas av schaktningsarbeten samt till delar tas i anspråk tillfälligt som etableringsytor. I granskningsskedet kommer omfattning av schaktningsarbeten utredas vidare.

6.1.5 Tidplan

Plansamråd: Q2 2024

Granskning: Q3 2025

Kommunfullmäktiges antagande: Q2 2026

Detaljplanen vinner laga kraft ca 3 veckor efter antagen detaljplan om ingen överklagar den.

6.2 MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Handenterminalen Fastighetsaktiebolag är ägare till Söderbymalm 3:468 som idag är bebyggd med Handenterminalenbyggnaden och som innehar de huvudsakliga tillkommande byggrätterna i planförslaget.

Haninge kommun äger Söderbymalm 3:408, som innehåller pendeltågsentréns passage genom Handenterminalenbyggnaden. Byggnaden inom Söderbymalm 3:408 har en egen bärande konstruktion som är fristående från byggnaderna inom Söderbymalm 3:468. Gränsen mellan Söderbymalm 3:408 och 3:468 går mellan deras respektive bärande konstruktioner.

Haninge kommun äger även Söderbymalm 3:466 som i delarna inom planområdet i huvudsak består av allmän platsmark och byggrätt för parkeringsanläggning ”Tritons plats”.

Trafikverket äger Söderbymalm 2:1 vilket innefattar det befintliga järnvägsområdet.

Marksamfälligheten Söderbymalm S:16 äger en liten del av planområdets vattenområde där detaljplanen möjliggör anläggande av brygga och delar av stationsbyggnad.

HSB Bostadsrättsförening Lärkrädet äger Söderbymalm 3:377 och 3:400 där en del planeras som allmän platsmark i form av en gång- och cykelväg.

6.3 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV

6.3.1 Skyldighet inlösen, huvudman allmän platsmark

Enligt Plan- och bygglagen har kommunen en rättighet och skyldighet, att lösa in den allmänna platsmark som kommunen är huvudman för. Processen att lösa in marken avses genomföras genom att kommunen ansöker om marköverföringen, kallad en fastighetsreglering, hos

lantmäterimyndigheten. Lantmäteriförrättningen för marköverföringen kan genomföras först efter att detaljplanen har vunnit laga kraft. Ersättningen som kommunen betalar till fastighetsägaren för markinlösen baseras på Expropriationslagens bestämmelser och gällande praxis. Ersättningen grundar sig på samma ersättningsregler vare sig överenskommelse träffas mellan kommunen och den enskilda fastighetsägaren eller om parterna inte är överens om lantmäterimyndigheten genomför en officialvärdering.

Dagens fastighetsgränser till Söderbymalm 3:468 ligger inte inom befintlig byggnads (Handenterminalenbyggnaden) fasad. Utifrån både nuvarande detaljplan och detta planförslag ska fastighetsgränsen placeras vid byggnadens fasad. Justering av fastighetsgränsen kommer att behöva göras i en lantmäteriförrättning. Denna förrättning kan komma att genomföras innan arbetet med den nya detaljplanen är avslutat, om nu gällande detaljplan medger justeringen.

6.3.2 Allmänna anläggningar på kvartersmark

Inom området ”Tritons plats” föreslår detaljplanen en passage för allmän gångtrafik, för att möjliggöra för gående att ta sig mellan Handens Stationsväg och Haningeterrassen. Passagen består i huvudsak av trappor och gångtytor som anläggs ovanpå bjälklaget för den planerade parkeringsanläggningen inom området. Området för allmän gångtrafik planläggs med egenskapsbestämmelsen ”x”, inom vilket kommunen har möjlighet att ansöka hos lantmäterimyndigheten om inrättande av officialservitut för den allmänna anläggningen. Eventuella hissar för allmän gångtrafik omfattas inte av x-område och officialservitut, utan avses regleras med avtalsservitut eller andra civilrättsliga avtal med den exploatör som bygger ut Tritons plats. Kommunen äger idag den kvartersmark som belastas av x-området och kommer inrätta nämnt officialservitut innan marken överläts till annan ägare.

I gällande detaljplan (01-ÖSR-1669) har en egenskapsbestämmelse, så kallat ”x”-område, reglerat att allmän gångtrafik ska finnas i den arkad som är anlagd inom Söderbymalm 3:468, intill Handens Stationsväg. För detta ändamål har officialservitut bildats (01-ÖSR-1696.3). Denna egenskapsbestämmelse samt det befintliga servitutet avses ändras, så att arkaden inte längre omfattas av ett x-område. En markremsa inom Söderbymalm 3:468, utanför den befintliga arkaden, kommer fortsatt att regleras med *x1 – marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik*. Den befintliga rättigheten avses ändras i omfattning för att överensstämma med den nya detaljplanens egenskapsbestämmelse.

Samma detaljplan reglerar även ”x”- område för allmän gångtrafik inom Söderbymalm 3:408 som ägs av kommunen. Officialservitut är inrättat för gång-, rulltrapps- och hisstrafik till förmån för en annan kommunal fastighet, Söderbymalm 3:466. Den nya detaljplanen reglerar ej något ”x”-område i denna del. I det fortsatta utredningsarbete för pendeltågsentréns ombyggnation ska rättigheter och fastighetsbildningar ses över inom samt i anslutning till Söderbymalm 3:408 för t.ex. gång-, rulltrapps- och hisstrafik.

Ett i gällande detaljplan (01-ÖSR-2125) befintligt ”u”-område, avsett för allmännyttiga ledningar, kommer till följd av föreslagen parkeringsanläggning vid ”Tritons plats” att utgå. Inom området finns idag en inrättad ledningsrätt för befintlig starkströmsledning (0136-12/52.1) tillhörande Vattenfall eldistribution. Denna ledning och tillhörande rättighet kommer att behöva flyttas vid ett kommande genomförande av detaljplanen. Flytt av ledningen utreds och utförs av Vattenfall, men bekostas av den som begär flytten.

6.4 FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

6.4.1 Fastighetsbildning

Inom planområdet berörs fastigheterna Söderbymalm 2:1, 3:466, 3:468, 3:400, 3:377 och S:16. Vidare berörs officialservitutet 01-ÖSR-1696.1, 01-ÖSR-1696.2, 01-ÖSR-1696.3, 01-ÖSR-1696.4 och 01-ÖSR-1696.5.

Därtill berörs ledningsrätten 0136-12/52.1.

Fastighetsbildning kan ske med stöd utav planen. Utförligare beskrivning av de fastighetsrättsliga åtgärderna i syfte att genomföra detaljplanen beskrivs i kommande avsnitt.

6.4.2 Avstyckning/nybildning av fastigheter

Tillkommande byggrätt för bostäder ovanpå befintlig byggnad inom Söderbymalm 3:468 ska bildas till nya 3D-fastigheter, med de erforderliga rättigheter som krävs inom Söderbymalm 3:468 för att fastigheterna ska bli ändamålsenliga.

Tillkommande byggrätt för bostäder norr om befintlig byggnad inom Söderbymalm 3:468, det så kallade punkthuset, kan fastighetsbildas på flera olika vis. Två möjliga alternativ är dels att hela byggrätten avstyckas från Söderbymalm 3:468 till en ny konventionell bostadsfastighet med garage i de nedre våningarna, dels att punkthuset avstyckas från Söderbymalm 3:468 till en ny bostadsfastighet och att garagedelen avstyckas från Söderbymalm 3:468 till en ny 3D-fastighet.

Parkeringsanläggningen vid Tritons plats avses avstyckas till en ny konventionell fastighet eller alternativt en ny 3D-fastighet. Till följd av åtgärden kan även officialservitutet 01-ÖSR-1696.1 upphävas eller ombildas, som ger en rätt för Söderbymalm 3:468 att ha utfart inom Söderbymalm 3:466 till allmän väg.

Torgytan som utgörs av allmän platsmark, på Tritons plats, kommer att kvarstå inom den kommunala fastigheten Söderbymalm 3:466.

6.4.3 Fastighetsregleringar

Kommunen ska lösa in och fastighetsreglera mark som föreslås planläggas som allmän platsmark, för gång- och cykelväg, i norra skogsslätten från Söderbymalm 3:377 och 3:400 till den kommunala fastigheten Söderbymalm 3:466.

Befintlig byggnad inom Söderbymalm 3:468 ligger delvis inom kommunens fastighet Söderbymalm 3:466. En mindre fastighetsreglering från Söderbymalm 3:466 till Söderbymalm 3:468 i syfte att justera fastighetsgränsen utifrån byggnadens faktiska läge ska därför göras. Denna fastighetsreglering kan komma att genomföras innan denna, nya detaljplan vunnit laga kraft, om nu gällande detaljplan medger justeringen/avvikelsen.

Till den avstyckade bostadsfastigheten norr om befintlig byggnad (punkthuset) inom Söderbymalm 3:468 ska en mindre marköverföring från Söderbymalm 3:466, nordöst om punkthuset, göras i syfte att möjliggöra anläggande av vissa byggnadsdelar, t.ex. trappor och ramper liksom garage under mark, tillhörande den avstyckade fastigheten och därmed göra den ändamålsenlig.

Söderbymalm S:16, en marksamfällighet som omfattar vattenområde i Rudansjön, berörs till mindre del av i detaljplanen föreslagen vattenområde för brygga och kvartersmark för utkragande brodel tillhörande stationsbyggnaden för pendeltåget. Den del av Söderbymalm S:16 som utgörs av vattenområde ska fastighetsregleras till kommunens fastighet Söderbymalm 3:466. Den del av Söderbymalm S:16 som utgörs av kvartersmark, tillsammans med delar av Söderbymalm 3:466,

avses att fastighetsregleras som 3D-utrymme till Söderbymalm 2:1. Åtgärden är beroende av vem som blir huvudman för hela eller delar av anläggningen. Se mer information under 6.5.1.

Befintlig gångbro öster om stationsbyggnaden inom Söderbymalm 3:466 ägs av Trafikverket genom avtal, men är delvis lokaliserad utanför Trafikverkets fastighet Söderbymalm 2:1. Den befintliga gångbron avses fastighetsregleras som 3D-utrymme till Trafikverkets fastighet Söderbymalm 2:1 så att fastighetsindelningen överensstämmer med ägandet. Alternativt att det upprättas ett officialservitut för gångbron till förmån för Söderbymalm 2:1.

Kvartersmark för ny gångbro med tillhörande trappor, brostöd och hisschakt västerut mot Rudansjön inom Söderbymalm 3:466, avses fastighetsregleras som 3D-utrymme, tillsammans med delar av Söderbymalm S:16, till Söderbymalm 2:1. Alternativt att det upprättas ett officialservitut för anläggningarna till förmån för Söderbymalm 2:1. Åtgärden är dock beroende av vem som blir huvudman för hela eller delar av anläggningen vilket kommer hanteras i det fortsatta utredningsarbetet för pendeltågsentrén. Se mer information under 6.5.1.

6.4.4 Servitut- och övriga rättighetsbildningar

Parkeringsanläggningen ”Tritons plats” kommer att medföra påverkan på följande rättigheter: befintlig ledningsrätt 0136–12/52.1 för starkström och officialservitutet 01-ÖSR-1696.1, som ger en rätt för Söderbymalm 3:468 att ha utfart inom Söderbymalm 3:466 till allmän väg.

Rättigheterna kommer behöva upphävas och/eller omprövas så att de blir ändamålsenliga i förhållande till den nya fastighet som parkeringsanläggningen avses omfattas utav. Intelligande fastigheter Söderbymalm 3:536 och 3:462 kan också påverkas av parkeringsanläggningen och medföra behov av nya rättigheter mellan nämnda fastigheter och den nybildade fastigheten för parkeringsanläggningen. Det skulle kunna vara rättigheter för t.ex. ventilationsutrymmen, utrymningsvägar, konstruktioner m.m. Förutsättningarna att upphäva, ombilda eller upprätta nya rättigheter inom parkeringsanläggningen vid Tritons plats kommer utredas vidare i samförstånd med berörda fastighetsägare tills granskningsskedet.

Det kan även behövas nya rättigheter för tillkommande ledningar, ventilationsanläggningar som anpassas samt nya in- och utfarter mellan den nyskapade 3D-fastigheten för parkeringsanläggningen, Söderbymalm 3:466, Söderbymalm 3:462 och Söderbymalm 3:468. Omfattningen av parkeringsanläggningens påverkan och det kommande behovet av rättigheter fastighetsägarna emellan kommer att utredas vidare under granskningsskedet.

3D-fastigheter som nybildas från Söderbymalm 3:468 kan komma att behöva rättigheter för att till exempel hantera erforderliga tekniska installationer (t.ex. servisledningar för vatten, avlopp, el m.fl.), tillträden till olika utrymmen (t.ex. trapphus, hisschakt, soprum) och mobilitetsanläggningar (t.ex. garage och cykelställ). Rättigheter kan komma att omfatta främst officialservitut samt att vissa funktioner kan komma att lösas med gemensamhetsanläggningar när så är lämpligt.

6.5 TEKNISKA FRÅGOR

6.5.1 Pendeltågsentré

Detaljplanen möjliggör en ombyggnation av den befintliga pendeltågsentrén, inkl. stationsbyggnad och gångbro däremellan. Nämnda anläggningar föreslås rustas upp och moderniseras. Detaljplanen möjliggör även för en ytterligare brokoppling från stationsbyggnaden och västerut mot Rudansjön som ansluts till en potentiell brygganläggning/strandpromenad. Vidare finns vid stationsentrén en möjlighet att bygga skärmtak och dörrar mot Stationsplatsen i öster. För det tar stationsentrén en yta om ca 30 kvadratmeter från Stationsplatsen. Plankartan

reglerar ytan som trafikändamål, vilket innebär att mark som idag är allmän platsmark regleras i plankartan som kvartersmark.

Trafikverket, SL/Trafikförvaltningen och Kommunen har i dagsläget ett befintligt, civilrättsligt avtal som reglerar ägande, drift, underhåll och förnyelse av Stationsbyggnad av nämnda anläggningar. Avtalet har brister där t.ex. ägande inte överensstämmer med befintliga fastighetsbildningar och det finns därför ett behov att se över avtalets innehåll både utifrån den befintlig pendeltågsentréns utformning och möjliga ombyggnationer. Drift och underhåll av tillkommande brofäste, trappa och hiss regleras i tilläggsavtal mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen och kommunen.

För upprustningen ska Trafikverket, SL/Trafikförvaltningen och Kommunen upprätta ett genomförandeavtal för att reglera ansvarsförhållanden gällande utförande, finansiering, ägande, drift och underhåll utifrån en ändamålsenlig fördelning.

6.5.2 Utbyggnad av allmän plats

Kommunen ansvarar för och iordningsställer allmän platsmark och Exploatören ersätter Kommunen exploateringsbidrag för utbyggnaden. Kommunen säkerställer att allmänna anläggningar inom x-områden byggs ut.

6.5.3 Utbyggnad vatten, avlopp och dagvatten

Befintlig bebyggelse inom detaljplanen är ansluten till det kommunala vatten- och avloppsnetet. Tillkommande bebyggelse kommer att kräva att ytterligare anslutningspunkter iordningställs. VA-huvudmannen ansvarar för iordningställandet av eventuella nya anslutningspunkter.

För att möjliggöra delar av den tillkommande bebyggelsen i norra delen av planområdet så krävs att befintliga vatten- och avloppsledningar flyttas. Förutsättningarna för flytten kommer att regleras i kommande exploateringsavtal. Vid Tritons plats i södra delen av planområdet finns befintliga kommunala ledningar som förutsätts kunna vara kvar inom Tritons plats i samband med genomförandet av parkeringsanläggningen. Hanteringen av kommunala vatten- och avloppsledningar i genomförandeskedet kommer att utredas vidare under granskningsskedet.

Kommunen ansvarar för att bygga ut och underhålla eventuella anläggningar för dagvattenhanteringen inom allmän platsmark. Respektive exploatör ansvarar för utbyggnad av dagvattenanläggningar inom kvartersmarken. Dagvattenanläggningar inom kvartersmarken ska följa kommunens riktlinjer för dagvattenhantering och den dagvattenutredning som är framtagen avseende fördröjning och rening.

6.5.4 Energi och El

Befintlig bebyggelse inom detaljplanen är ansluten till fjärrvärme genom Vattenfall Värme.

Inom befintlig bebyggelse finns en transformatorstation som inte har kapacitet att försörja även tillkommande bebyggelse, varpå ytterligare en transformatorstation möjliggörs inbyggd i kommande bygggrätt. Vattenfall eldistribution ansvarar för befintlig och tillkommande transformatorstation, samt det övriga elnätet i området.

6.5.5 Genomförande

Genomförandet av detaljplanen är ur flera perspektiv komplicerat och kräver fortsatta utredningar. Planområdet gränsar direkt mot detaljplanen för Haningeterrassen, som är under genomförande. Dessa två projekt kräver omfattande samordning i form av till exempel

samprojektering av allmän platsmark för att hantera gemensamma behov av dagvattenhantering, skyfallshantering, trafikering, landskapsutformning etc.

I samband med utbyggnad inom kvartersmarken, kommer intilliggande allmän platsmark påverkas av schaktningsarbeten, samt till delar tas i anspråk tillfälligt som etableringsytor. I granskningskedet kommer omfattning av detaljplanens genomförande utredas vidare. Nyttjande av offentlig plats kräver i regel polistillstånd.

Pendeltågsentréns ombyggnation är även den komplicerad ur flera perspektiv. Dels så innebär bristen på tillgängliga ytor för att utföra arbetet stora utmaningar. Dels så innebär bristen på tillgänglig väg till västra sidan spårområdet svårigheter för den planerade bro-kopplingen till Rudansjön. Vidare skulle omfattande byggnadsarbeten riskera ha omfattande påverkan på järnvägen och dess trafikering.

Byggtrafik på platsen är en utmaning utifrån att det rör sig stora mängder allmänhet/resenärer till och från pendeltåget och kringliggande verksamheter. I intilliggande detaljplan i öster, för den så kallade Haningeterrassen, genomförs fortfarande utbyggnad av nya bostäder och allmän platsmark vilket skapar ytterligare svårigheter att samordna byggtrafiken. Byggtrafiken påverkas även av brist på ytor, viktrestriktioner på vissa delar av Haningeterrassen, höjdbegränsningar på Handens Stationsväg samt att genomfartstrafik ofta inte är möjlig/lämplig.

6.6 EKONOMISKA FRÅGOR

6.6.1 Exploateringsersättningar

Kommunen, som huvudman för allmän plats, ansvarar för utbyggnad av den allmänna platsen. Kommunen har rätt att i exploateringsavtal ta ut nödvändiga kostnader för anläggandet av allmän plats som står i rimligt förhållande till byggaktörens nytta av detaljplanen, (PBL 6 kap §40). Byggaktören ersätter kommunen för utbyggnaden av kommunala anläggningar genom att erlagga exploateringsersättning. Exploateringsersättningen och byggaktörens övriga åtaganden regleras i exploateringsavtalet, som tecknas innan detaljplanen antas.

6.6.2 Ekonomiska frågor kring pendeltågsentrén

Kostnaderna för en kommande förnyelse av pendeltågsentrén är en fråga som kräver fortsatt utredning och avses regleras i kommande avtal mellan Kommunen, Trafikverket och Trafikförvaltningen.

6.6.3 Planekonomisk bedömning

Exploatören bekostar framtagandet av detaljplanen genom tecknat plankostnadsavtal.

6.6.4 Drift allmän plats

Kommunen ansvarar för drift och underhåll av all allmän platsmark inom planområdet. Under torgytan på Tritons plats planeras garage för bil och cykel. Gränsen gällande driftansvar går mellan garagets (kvartersmarkens) tätskikt och torgytans (allmänna platsmarkens) förstärknings- eller skyddslager.

Kommunen är utöver allmän platsmark även ansvarig för drift och underhåll av kvartersmark som är reglerad som "x"-område, områden för allmän gångtrafik.

I den mån kommunen anlägger brygga inom i detaljplanen reglerat "W1"-område, är kommunen ansvarig för drift och underhåll av denna brygga.

6.6.5 Vatten och avlopp

Kostnader för utbyggnad av vatten och avlopp finansieras av VA-huvudmannen och nya anslutningar debiteras exploatör genom VA-avgifter, enligt lagen om allmänna vattentjänster. Avgiften som varje exploatör/fastighetsägare åläggs betala, då förbindelsepunkt är upprättad och anvisad av kommunen, bestäms av den vid var tid gällande VA-taxan. Löpande bruksavgifter följer även de av vid var tid gällande VA-taxa.

7. PLANERINGSUNDERLAG

Planhandlingarna, däribland plankarta och planbeskrivningen har upprättats av Planavdelningen på Stadsbyggnadsförvaltningen i Haninge kommun, i samråd med huvudprojektledare och exploateringsingenjör från Mark- och exploateringsenheten samt övriga berörda sakkunniga tjänstepersoner inom kommunen.

Detaljplanen består av

- Plankarta
- Planbeskrivning (denna)

Till detaljplanen hör

- Fastighetsförteckning, (2024-05-30), Lantmäterimyndigheten Haninge kommun

De planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanen är

- Broutredning: *Haninge pendeltågstré, konsekvensbeskrivning avseende ny gångbro vid Handens station* (2023-04-24), Afry
- *Bullerutredning, Handenterminalen och Handens norra pendeltågstré m.m.* (2023-09-18), Efterklang
- *Byggnadsantikvarisk utredning – Handenterminalen* (2022-11-08), HOS Arkitekter AB
- Geoteknik
 - *PM Geoteknik Handenterminalen* (2023-12-28), Afry
 - *Markteknisk undersökningsrapport, Geoteknik (MUR/Geo)* (2023-11-01), Afry
- *Kvalitetsprogram Handenterminalen* (2024-06-07) Wåhlin arkitekter
Material i kvalitetsprogrammet kommer även från Dissing+Weitling (arkitekt) och Funkia (landskapsarkitekt).
- *Naturvärdesinventering på fältnivå, Handenterminalen* (2022-11-22), Afry
- *PM ekologiska samband med förslag på stärkande kompensationsåtgärder* (2022-11-11), Afry
- *Rapport översiktlig miljöteknisk markundersökning vid Handenterminalen* (2023-01-31), Afry
- *Riskanalys, Handenterminalen* (2023-10-13), Brandskyddslaget
- Trafik
 - *Trafikprogram för detaljplan Handenterminalen* (2024-05-16), Afry
 - *Mobilitetsutredning för Handenterminalen* (2024-05-17) Afry
- *Trygghetsanalys, Handenterminalen* (2023-02-17), Stiftelsen Tryggare Sverige
- *Undersökning om betydande miljöpåverkan* (2023-11-28), Haninge kommun
- Vatten
 - *Dagvattenutredning för Handenterminalen* (2023-12-08), Afry
 - *Skyfallsutredning för DP Handenterminalen* (2023-11-24), DHI
- *Vibrationsutredning, Handenterminalen och Handens norra pendeltågstré m.m.* (2022-12-07), Efterklang