

Detaljplan för del av Stav 1:38 med flera, Tungelsta Södra
Tungelsta

PLANBESKRIVNING



SAMRÅDSHANDLING

Utökat planförfarande
2017-12-22

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG	18
KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE.....	42
DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE	46
UTREDNINGAR	49
ADMINISTRATIVA FRÅGOR.....	50

INLEDNING

DETALJPLANENS HANDLINGAR

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Behovsbedömning
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

BAKGRUND

Kommunstyrelsen beslutade 2003-01-20 att planprogram för Tungelstas södra delar skulle upprättas. Syftet med programmet var att i samband med planeringen för utbyggnaden av Nynäsbanan möjliggöra förändringar i infrastrukturen, och i samband med detta även studera lämplig utbyggnad av området söder om järnvägen. Programmet antogs 2009-05-11 i Kommunfullmäktige.

Kommunen har sedan dess planlagt och byggt ut Stavsvägen (detaljplan D 203) genom programområdet. En detaljplan för Lillgården, D 236 har färdigställts och är under genomförande.

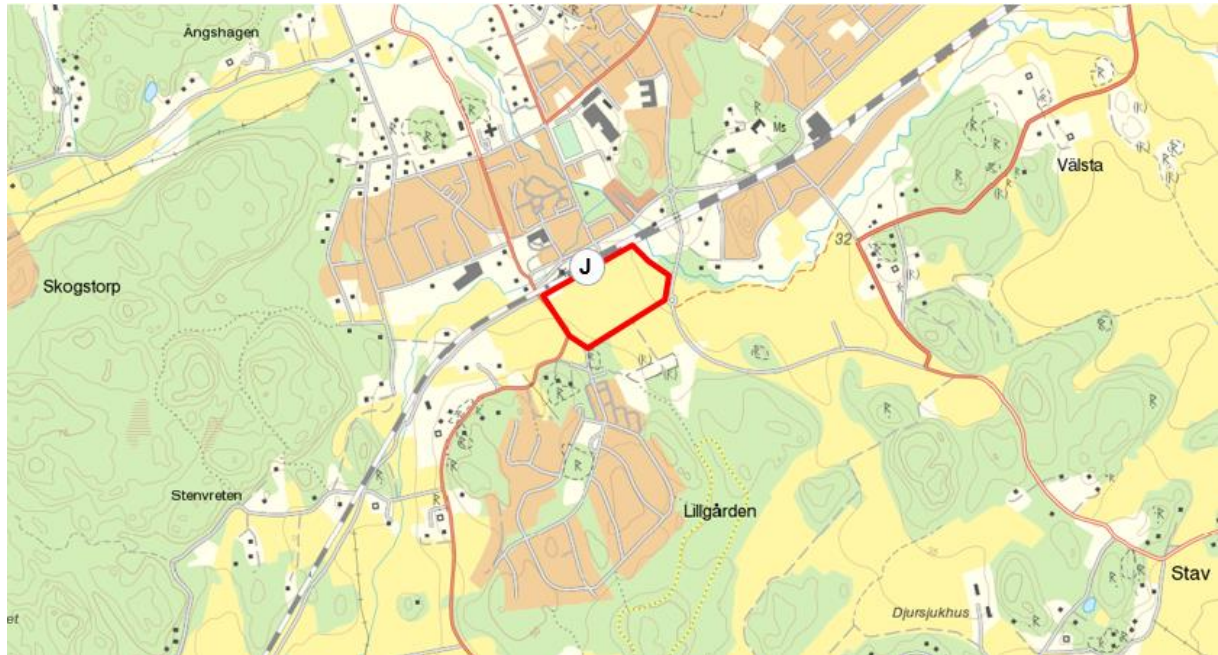
Kommunstyrelsen beslutade 2016-12-12 § 345 att Stadsbyggnadsnämnden ges i uppdrag att upprätta detaljplan för del av Stav 1:38 (dåvarande fastighetsbeteckning Tungelsta 2:123 med flera).

Enligt utvecklingsprogrammet för Tungelsta från 2012 finns befolkningsunderlag i Tungelsta och Västerhaninge för etablering av nya idrottsanläggningar. En idrottshall avses uppföras i området söder om pendeltågsstationen, med närhet till kollektivtrafik såväl som till Stavsvägen. I samband med prövning av en sådan anläggning avses området även prövas för bostäder, allmän plats i form av gator och park, samt en förskola. Planläggningen ska ske med utgångspunkt i befintligt planprogram för området, antaget 2009.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att tillföra en idrottshall, bostäder, småskalig centrumverksamhet, förskola och parkering till området. Detaljplanen ska med utgångspunkt i trädgårdsstaden Tungelstas skala och gestaltning samt i hållbar samhällsutveckling ge förutsättningar för utbyggnad av ett större sammanhållet område med tydliga kopplingar mot Tungelstas centrala delar.

Läge och areal



Figur 1. Orienteringskarta.

Planområdet ligger söder om järnvägen och pendeltågsstationen, samt väster Stavsvägen i centrala Tungelsta. Pendeltågstationen nås direkt från planområdet. Planområdets area är cirka 7 hektar.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Största delen av planområdet utgörs av fastigheten Stav 1:38, ägd av Turbinen Fastigheter som även är exploatör inom området.

Fram till i början av 2018 äger Staten genom Trafikverket en fastighet i planområdet, Ålsta 2:62. Det pågår dock en fastighetsreglering som medför att delar av den fastigheten överförs till kommunens fastighet Hammar 1:83. I och med det kommer planområdets plangräns redigeras så att plangräns mot järnvägsspåret överensstämmer med fastighetsgräns för Hammar 1:83. Utöver den fastigheten är kommunen ägare till Tungelsta 10:46 (större fastighet som bland annat omfattar Lillgårdsvägen och annan allmän plats söder om planområdet) och Hammar 1:84 (fastighet för Stavsvägen) som båda överlappar med planområdet.

I väster finns en samfällad fastighet Tungelsta S:2 som omfattar vägmark i Söderbyvägen.

PLANPROCESSEN

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

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

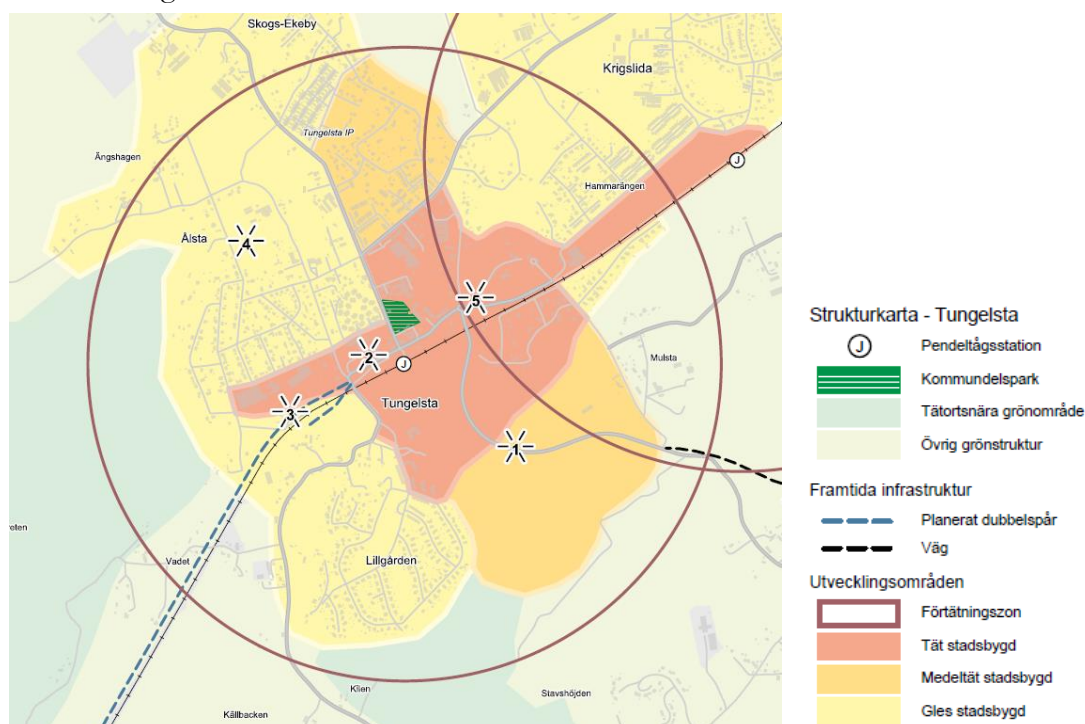
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Enligt kommunens översiktsplan 2030, antagen av Kommunfullmäktige 2016-11-07 ligger planområdet inom förtätningszon tät stadsbygd. I närheten av alla pendeltågsstationer, från Vega till Tungelsta, är ambitionen att utveckla en stadsmässig bebyggelsestruktur med handel, arbetsplatser, service och mötesplatser. Söder om stationen i Tungelsta föreslås ett nytt bostadsområde. Närmast pendeltågsstationen byggs tätare stadsstruktur med flerbostadshus och längre bort från stationen byggs småhus.

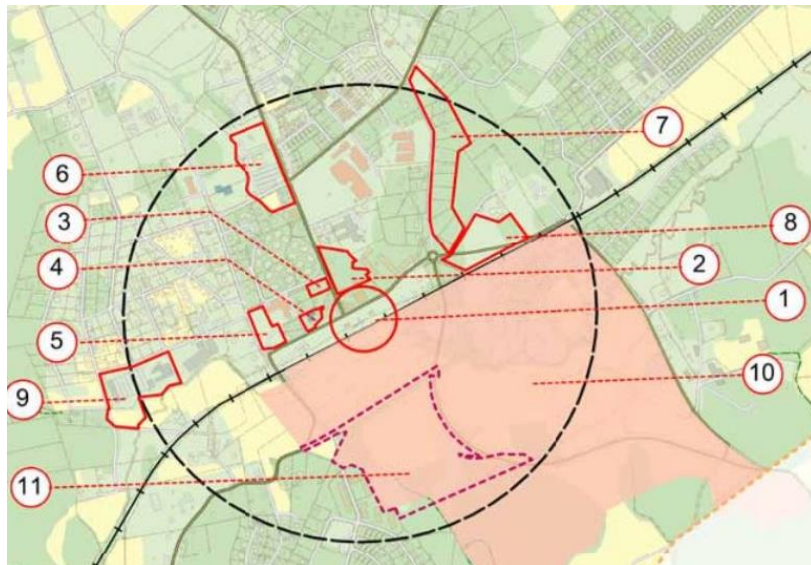
Framtidsplanen är att stärka Tungelstas identitet som trädgårdsstad och översiktsplanen anger att det är viktigt att utveckla en tydlig centrumkärna med bostäder och verksamheter. För att inte ytterligare belasta Tungelstavägen ska ny bebyggelse i första hand placeras inom en radie av 600 meter från pendeltågsstationen. Översiktsplanen anger att för att avlasta Tungelstavägen från trafik behöver Stavs vägen byggas om till en ny och större väg med anslutning till väg 73.

Översiktsplanen hänvisar också till Tungelsta utvecklingsprogram för ytterligare förtydliganden av den föreslagna strukturen.



Figur 2. Utdrag ut översiktsplan 2030.

Tungelsta utvecklingsprogram



Figur 3. Utdrag ut utvecklingsprogram 2012.

Tungelsta utvecklingsprogram antogs december 2012 av kommunfullmäktige. Utvecklingsprogrammet slår fast att bebyggelseutvecklingen i Tungelsta sker etappvis, för att behålla den karaktär som dagens Tungelsta har samt att nödvändiga infrastrukturutbyggnader kan genomföras. Som en första etapp slår utvecklingsprogrammet fast en fungerande centrumbildning ska utvecklas i en radie på cirka 600 meter kring järnvägsstationen. Detta innebär tillkomst av bostäder, offentlig och kommersiell service samt affärsverksamhet i ett stationsnära läge. Utvecklingsprogrammet anger även att tillkommande bebyggelse skall anpassas till den befintliga bebyggelsetraditionen i centrala Tungelsta.

Planprogram för utveckling av Tungelstas södra delar



Figur 4. Ur Planprogram för Tungelstas södra delar.

I planprogrammet föreslås det aktuella planområdet utvecklas med cirka 300 bostäder i en tät trädgårdsstad. Området beskrivs som en nod som förmedlar kontakten mellan Tungelstas centrala delar och det nya området söder om spåret. Programmet föreslår en stadsbygd med radhus i två våningar. Här kan också service inrymmas i bottenvåningarna. Ett parstråk pekas ut intill Rocklösaån.

Planprogrammet belyser Tungelstas kulturmiljövärden och dess karaktär som trädgårdsstad. Programmet beskriver också infrastrukturförändringar som då planerades, däribland planskild passage vid Tungelsta station (genomförd), bilväg över järnvägen vid Hammarberget (Stavsvägen och Hammarbergsvägen, genomförd), plankorsning vid Söderbyvägen stängs (genomfört) samt anläggande av ”Nya Stavsvägen” (Stavsvägen, genomförd inom programområdet).

Kommunala hållbarhetsmål

Haninge kommun strävar efter en långsiktigt hållbar utveckling - ekologiskt, socialt och ekonomiskt. Begreppet hållbar utveckling definieras av FN som ”en utveckling tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov”¹. Världens stats- och regeringschefer antog år 2015 Agenda 2030 och 17 globala mål som beskriver hur världen ska arbeta för hållbar utveckling. Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö-kvalitetsmål.

I Haninge kommun formulerar kommunfullmäktige mål för hållbar utveckling genom framtagande av mål och budget. De mål som berör stadsbyggandet är följande:

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

(Mål och budget 2017-2018, fastställd 2016-06-20)

Kommunfullmäktige har även antagit Vattenplan, Klimat- och energistrategi och Naturvårdsplan som vägleder arbetet för hållbar utveckling. De övergripande mål som berör stadsbyggandet är:

- Alla vattenförekomster i Haninge ska uppnå god ekologisk och god kemisk status senast 2021 (EU:s ramdirektiv för vatten).
- Utsläppen av växthusgaser ska inom Haninge fram till 2020 ha minskat med 40 % jämfört med 1990. År 2050 sker inga nettoutsläpp av växthusgaser i Haninge.
- Skydda och utveckla naturvärden, biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

RIKSINTRESSEN

Järnvägen intill planområdet utgör riksintresse. Utöver det berör inte planområdet av något område för riksintresse.

¹ Definition av begreppet hållbar utveckling från ’Vår gemensamma framtid’ (Bruntlandsrapporten), 1987.

FÖRUTSÄTTNINGAR

BESKRIVNING AV OMRÅDET

Planområdet ligger i Tungelsta, direkt söder om Tungelsta station och upptar en yta om cirka 7 hektar som fram till nyligen har utgjort brukad jordbruksmark.

Planområdet avgränsas av järnvägen i norr, Söderbyvägen i väster (inom planområdet), Lillgårdsvägen i söder och Stavsvägen och Rocklösaån i öster.

BEBYGGELSE OCH STADSBILD

Planområdet är idag obebyggt och består av en relativt flack jordbruksmark, vilket ger fri sikt till bebyggelsen vid Tungelsta centrum. Stationshuset vid Tungelsta station på andra sidan järnvägen utgör ett viktigt landmärke.

Området ligger som en lucka mellan befintliga bebyggelsestrukturer norr och söder om järnvägen. Norr om spårområdet finns Tungelsta stationssamhälle/centrum med en del kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och parkmark. Söder om planområdet pågår utbyggnad av ett nytt bostadsområde innehållande äldreboende, skola, flerbostadshus samt radhus.



Figur 5. Ortofoto med planområdet markerat.

KULTURMILJÖ

Jordbruket har sedan forntiden och fram till förra sekelskiftet varit den dominerande näringen i Tungelsta. Efter Nynäsbanans tillkomst 1901 kom trädgårdsnäringen att ta över den rollen.

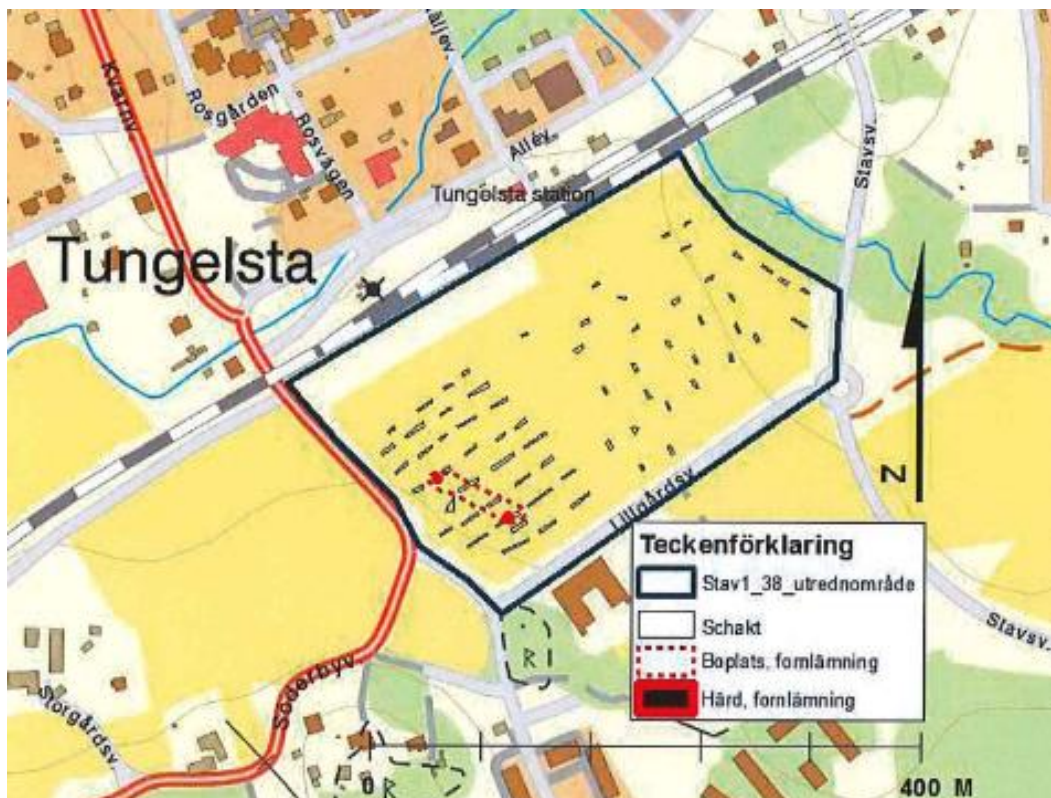
Huvuddelen av bebyggelsen i Tungelsta har kommit till under 1900-talet. Den första tiden byggdes det enbart norr om järnvägen medan planeringen för den södra sidan kom igång först på 1950-talet.

Nära Lillgården finns rester av Tungelsta by som vid sekelskiftet 1900 ansågs vara den mest ålderdomliga byn i Västerhaninge socken. Av den äldre bebyggelsen återstår numera bara några ekonomibyggnader.

Fornlämningar

Det finns flera registrerade fornlämningar på höjder och impediment inom området söder om järnvägen. Dessa utgör gravar och gravfält från främst bronsålder och fram i vikingatid.

En arkeologisk utredning utfördes sommar/höst 2017. Vid denna påträffades fornlämning i form tre bottnar av härdar, som bedömdes vara resterna av en förhistorisk boplats eller aktivitetsområde (se figur 6 nedan). Två av dem har C14-daterats, till 125–220 e. Kr. och till 340–410 e. Kr. I och med dokumentationen och dateringen av härdarna är boplatsen undersökt och borttagen. Länsstyrelsen har bedömt att det inte behövs några ytterligare antikvariska insatser i området.



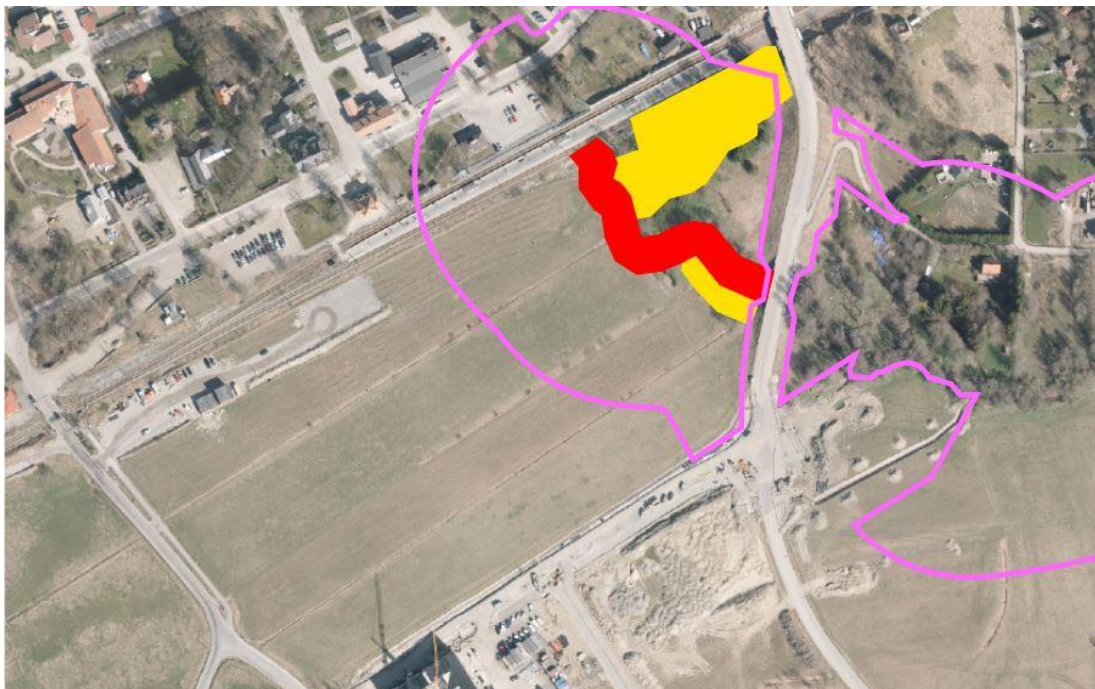
Figur 6. Karta över området med utredningsresultat.

NATUR OCH LANDSKAPSBILD

Tungelsta befinner sig på gränsen mellan det öppna slättlandskapet och det småbrutna sprickdalslandskapet. Den relativt flacka lerslätten avbryts av berghällar delvis inbäddade i morän. På sluttningarna ned mot den odlade marken och i brynen dominerar lövträd. Lerslätten och de lerfyllda sprickdalarna har under lång tid brukats genom åkerbruk och boskapskötsel och naturen har formats därefter. Landskapet präglas också av Rocklösaån och dess biflöden.

Planområdet är en del av Södertörns jordbrukslandskap som karaktäriseras av åkrar och betesmarker mellan skogklädda höjder. Det ligger nära platser som pekats ut som opåverkade områden. Längs planområdets östra gräns löper Rocklösaån, en meandrande å i odlingslandskap som bedömts ha naturvärdesklass 3. Runt ån förekommer lövskog med inslag av fuktiga miljöer.

En naturvärdesinventering har utförts av Calluna sommar 2017. Inventeringen har avgränsats till planområdets östra delar samt runt Rocklösaån. Inventeringen har identifierat värden kopplade till lövskog, sumpskog och till Rocklösaån. I inventeringsområdet hittades landskapssamband med livs- och spridningsmiljöer för skogslevande arter (i synnerhet arter knutna till fuktig lövskog, bland annat från Gullringskärrets naturreservat) och för arter knutna till rinnande vatten. Inom planområdet identifierades förutsättningar för spridning av arter knutna till öppen mark från omkringliggande värdefulla öppna markområden. Dock bedömdes planområdets jordbruksmark inte innehålla livsmiljöer för dessa arter.



Figur 7. Identifierade naturvärden runt Rocklösaån. Det röda fältet markerar böga naturvärden, klass 2, de gula fälten markerar påtagliga naturvärden, klass 3

Det södra gula området, naturvärdesobjekt 2 enligt naturvärdesinventeringen, ligger inom planområdet och klassas som lövsumpskog. Den beskrivs som en lövbiotop dominerad av al med socklar och inslag av död ved. Fynd av källpraktmossa och myskbock har gjorts. Området har lågt liggande mark och inslag av stående vatten.

Vid naturvärdesinventering noterades även totalt fyra naturvårdsarter; Mindre Hackspett, som är rödlistad i kategorin nära hotad. Den är beroende av lövträd i skogs- eller parkmiljöer med ett stort inslag av död ved. Stare, som är knuten till jordbrukslandskapet och födosaker i öppna marker och häckar i hålträd. Den är rödlistad i kategorin sårbar. Källpraktmossa påträffades vid en alrot och kläckhål efter myskbock påträffades på en sälg. Källpraktmossa växer i källpåverkade sumpskogar och är beroende av ytligt, rörligt markvatten med lågt pH. Som signalart visar den på ostörd hydrologi. Myskbock är en skalbagge knuten till död sälg. Den indikerar kontinuitet i denna typ av miljö. Naturvårdsarterna är inte slutligt bedömda för Rocklösaån, men då det är en å med lek av öring och preliminärt måttlig till god status med avseende på bottenfauna bedöms artvärdet preliminärt till påtaglig.

Det låglänta området närmast Rocklösaån utgör ett viktigt svåmområde men ån bedöms i första hand översvämma mot nordöst. Naturvärdesinventeringen identifierade ett behov av en buffertzona på mellan 10 och 34 meter väster om Rocklösaån för att skydda de befintliga naturvärdena. Övriga åtgärder för att stärka naturvärdena beskrivs under avsnitt om planförslaget, under *Förskola* och *Park och natur* sidorna 22 respektive 27.

Jätteloka förekommer i stora mängder inom planområdet och behöver tas om hand i enlighet med kommunens bekämpningsplan.

REKREATION

Det finns inga tydliga offentliga rekreativa platser men delar av området, främst längs ån, kan användas för exempelvis promenader. Tillgängligheten till planområdet bedöms dock vara mycket begränsad eftersom det under en längre tid har brukats som åkermark och här inte finns några markerade gångvägar.

I skogen söder om planområdet, kring bostadsområdet Lillgården, finns motionslingor och vid Rocklösaån i sydöst finns en park med dagvattendamm, gångväg samt kolonilotter.

SERVICE OCH ARBETSPLATSER

Planområdet ligger i direkt anslutning till pendeltågsstationen Tungelsta som nås via en passage under järnvägen. Via samma passage nås Allévägen i centrala Tungelsta med mataffär, serveringar och andra mindre centrumverksamheter.

Direkt söder om Lillgårdsvägen finns en förskola och ett äldreboende i gemensam byggnad. En skola är planlagd intill denna men byggnation är inte påbörjad. Förskolor finns också i Lillgården, österut längs Stavsvägen samt norr om planområdet på andra sidan järnvägen. Närmaste skola idag är Tungelsta skola, vid Tungelstavägen norr om järnvägen.

GATOR OCH TRAFIK

För att utveckla ett långsiktigt hållbart resande i stadsbygd, på landsbygd och i skärgård prioriterar Haninge kommun trafikslagen i ordningen

1. gång- och cykeltrafik
2. kollektivtrafik
3. varu- och godstransporter
4. biltrafik

Prioritetsordningen syftar till att få ett gaturum och trafiknät som främst är planerat, utformat och underhållet utifrån gåendes och cyklisters behov. Den utgör även en påminnelse om att alltid beakta gående, cyklister och kollektivtrafikanter när ny infrastruktur planeras.

Gång- och cykelnät

Söderbyvägen i väster och Lillgårdsvägen i söder har gång- och cykelbanor delvis utbyggda. Lillgårdsvägen avses breddas i och med planläggningen, för att ge plats för en gång- och cykelväg på gatans norra sida. Från Söderbyvägen och parallellt med järnvägsspåret finns en gång- och cykelbana som leder under järnvägen via en ramp vid järnvägsspåret.

Öster om planområdet går cykelleden Kustleden, som leder vidare mot Västerhaninge och Årsta havsbad.

Kollektivtrafik

Tungelsta pendeltågsstation ligger i direkt anslutning till planområdet. Från stationen går både bussar och pendeltåg. Resa till Handen med pendeltåget tar cirka 10 minuter och tågen går i halvtimmestrafik. Till Stockholms C tar resan cirka 35 minuter.

I samband med att dubbelspår anlagts mellan Tungelsta och Hemfosa har vissa plankorsningar byggts bort. Vid Tungelsta station har plattformen förlängts och en ny gång- och cykeltunnel under järnvägen anlagts. Ny gång- och cykelramp ansluter till befintlig gång- och cykelväg längs med Söderbyvägen.

I Trafikverkets studier för Tungelstavägen och Stavsvägen föreslås en utredning om vändspår på Nynäsbanan vid Tungelsta station, för att möjliggöra tätare pendeltågstrafik till Tungelsta i framtiden.

Infartsparkering utgör en viktig åtgärd för att förenkla för medborgare att välja kollektivtrafik. Vid Tungelsta station, inom planområdet, har en sådan infartsparkering anlagts. Denna ska inkorporeras i planutformningen.

Buss 835 trafikerar mellan Lillgårdsvägen och bland annat Port 73 (handelsplatsområde) med 15 minutersintervall.

Gatunät

Planområdet avgränsas av järnvägen i norr, Söderbyvägen i väster, Lillgårdsvägen i söder och Stavsvägen i öster. Förr fanns vid Söderbyvägen en överfart i plan över järnvägen men denna är stängd och passage över järnvägen sker numera över bron vid Stavsvägen.

Delar av väg 257, Tungelstavägen, som förbinder Tungelsta med Västerhaninge, har problem med höga trafikbullervärden, vibrationer vid bostäder och många oskyddade trafikanter. Kommunen verkar för trafiksäkerhet och en god miljö utmed Tungelstavägens befintliga sträckning. Möjliga åtgärder är bland annat planskilda korsningar, förbättrade busshållplatser och hastighetsdämpande åtgärder.

Parkering

Inom planområdet har det anlagts en infartsparkering för omkring 45 fordon. Ingen parkering tillåts längs Lillgårdsvägen söder om planområdet.

VATTENOMRÅDEN

Längs planområdets östra gräns löper Rocklösaån, en meandrande å i odlingslandskap omgiven av tätare vegetation som bedömts ha höga naturvärden, naturvärdesklass 2 och 3 enligt inventering. Rocklösaån rinner nedströms samman med Vitsån och vidare till Horsfjärden.

Miljökvalitetsnormerna för recipienten Vitsån har måttlig ekologisk status enligt den senaste bedömningen gjord 2013. Tidsfristen för att god ekologisk status ska ha uppnåtts är år 2027. Den kemiska ytvattenstatusen var vid senaste bedömningen (2014) god, detta exklusive undantagna överskridande ämnen (bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar).

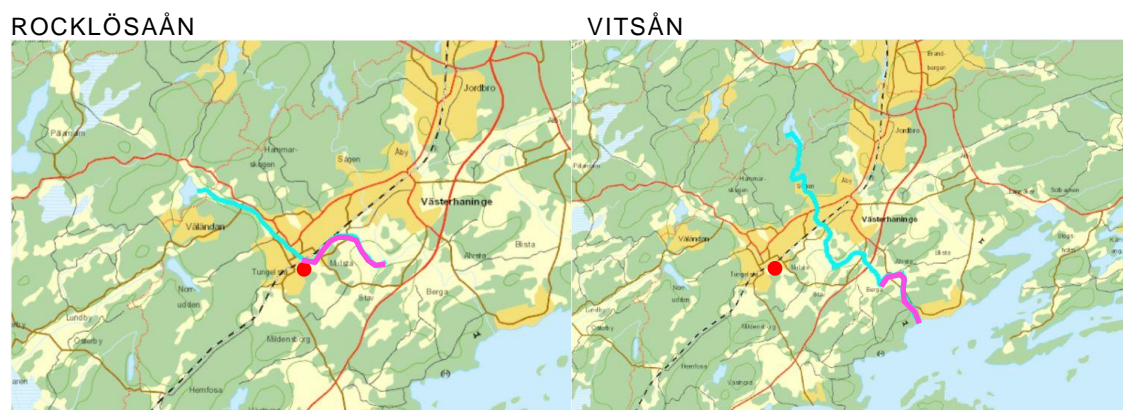
Miljökvalitetsnormerna för recipienten Horsfjärden har måttlig ekologisk status enligt den senaste bedömningen gjord 2013. Tidsfristen för att god ekologisk status ska ha uppnåtts är år 2027. Den kemiska ytvattenstatusen 2014, exklusive bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar, var god kemisk status.

STRANDSKYDD

Strandskyddet tillkom 1950 med syftet att värna allmänhetens förutsättningar för friluftsliv. 1975 skärptes strandskyddet och ett generellt byggnadsförbud längs stränder infördes. 1994 utökades strandskyddets syfte till att också omfatta bevarande av strand- och vattenområden för att de är biologiskt värdefulla. På mark eller vatten som omfattas av strandskydd är det bland annat förbjudet att uppföra byggnader och andra anläggningar eller att schakta och gräva.

Sedan 2009-07-01 gäller ny lagstiftning avseende strandskydd. I samband med detaljplaneläggning av mark inom 100 meter från vattenområde ska frågan om strandskydd alltid prövas. Den nya lagstiftningen innebär också att det finns ett krav på fri passage längs stranden. Ett upphävande av strandskyddet inom tillkommande kvartersmark hanteras i detaljplan.

Rocklösaån omfattas inom planområdet av strandskydd 100 meter på land.

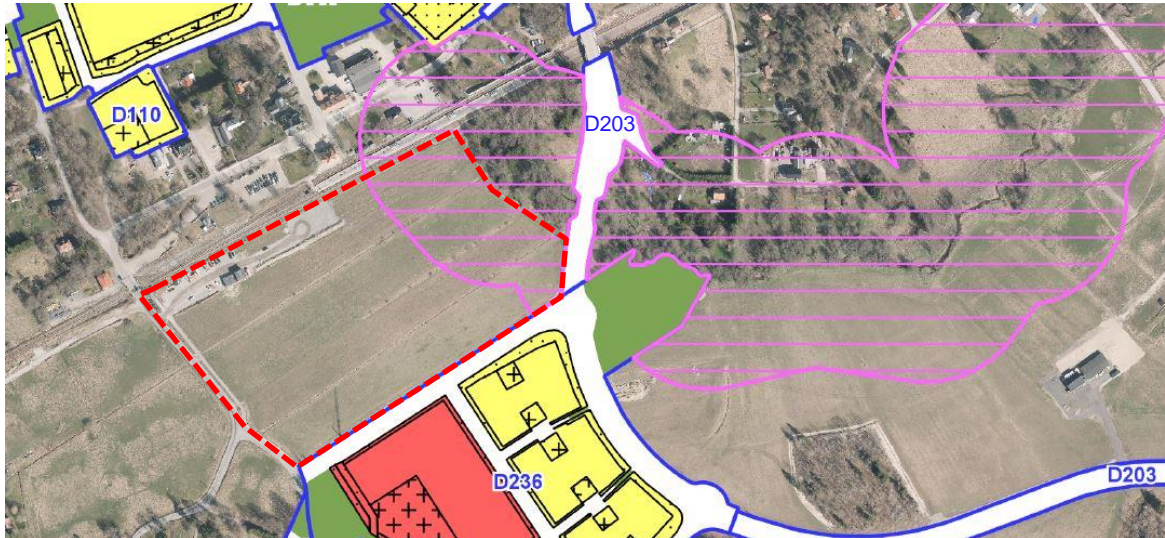


Figur 8. Röd punkt markerar planområdet, rosa sträckning markerar strandskydd

Strandskyddszonen för vattendraget Rocklösaån startar 65 meter norr om järnvägsspåret och omfattar därefter hela sträckningen där den övergår i Vitsån och vidare ut mot Horsfjärden. Hela den norra sträckningen av Rocklösaån samt även hela den norra sträckningen av Vitsån, fram till den punkt där den möter Rocklösaån har undantagits från strandskydd enligt Länsstyrelsens kartering.

Strandskyddet för Rocklösaån har upphävts öster om planområdet för byggandet av Stavsvägen i detaljplan D203 samt sydöst om planområdet för anläggandet av en park och för delar av punktprickad kvartersmark i detaljplan D236.

Enligt förarbetena till Proposition 2013/14:214 ”Strandskyddet vid små sjöar och vattendrag”, antagen 1 juli 2014, ska möjligheterna till bebyggelse och andra åtgärder i sådana strandnära områden som angränsar till små sjöar och vattendrag förbättras. Det föreslås bland annat att länsstyrelsen ska få möjlighet att upphäva strandskyddet vid små sjöar och vattendrag, om det område som upphävandet avser har liten betydelse för att tillgodose strandskyddets syften. Detta styrks genom 7 kap 18 § punkt 2. I propositionen framhävs att vattendrag med en maxbredd på 2 meter ska räknas som ett mindre vattendrag, men att prövningar ska göras i det enskilda fallet.



Figur 9. Karta över var strandskyddet gäller i och intill planområdet (rosa skraffering).



Figur 10. Rocklösaåns flöde genom planområdet. Högst upp till höger visas ett av de bredaste partierna (uppskattad bredd cirka 3 meter), övriga bilder visar ett partier med en bredd av ca 1,5 meter.

I naturvärdesinventeringen utförd av Calluna i maj 2017 framgår att vattendraget intill planområdet har en bredd på mellan 1,5 och 2 meter och ett genomsnittligt djup på ca 0,5 m. Detta har kontrollerats genom ytterligare stickprovsmätningar 28 juni 2017 som visar bredder på upp till 1,5 m i stora delar av ån och enstaka partier med upp till 3 m bredd. Då vattendraget är meandrande delar fåran på vissa ställen upp sig i flera delar, där vissa vid platsbesöket var torrlagda.²

² Naturvärdesinventeringen slår fast att vattendraget inte klassas som Mindre vattendrag” enligt naturtypsklassificeringen för Natura 2000. Vattendragets morfologi överensstämmer med naturtypen, dock bedöms

Vattendraget är litet, vattenspegeln är inte synlig från planområdets marknivå och det uppfattas inte att det finns en å om en befinner sig på avstånd större än cirka 50 meter från dess kant. Mot bakgrund av detta bedöms Rocklösaåns flöde genom planområdet gå att klassa som ett litet vattendrag enligt 7 kap 17 § första stycket 2 Miljöbalken (se bilaga 1). Jämför dom M2016/00035/me REBE som gäller ett vattendrag med liknande förhållanden.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Förorenad mark

2007 identifierades en möjlig förorening intill spåret i planområdet. Södertörns Miljö och hälsoskyddsförbund har kontaktats i frågan.

Buller

Regeringen beslutade 11 maj 2017 om nya riktvärden för buller från spår- och vägtrafik vid bostadsbyggnads fasad. Detta ger, tillsammans med tidigare beslutad Sveriges Riksdags förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbebyggelse, att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida:

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i ovan att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Om inte 60 dBA ekvivalent ljudnivå uppnås vid fasad bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 60 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges ovan ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dBA maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Vad gäller förskolegårdar finns det inga bindande regler eller riktvärden för trafikbuller utomhus. Flera nationella och kommunala instanser har dock formulerat riktvärden. Enligt Boverket bör samma riktvärden som för bostäders utemiljöer hållas för skol- och förskolegårdar, det vill säga enligt nu gällande riktvärden ekvivalent ljudnivå 50 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA.

Intill planområdet utgör såväl järnvägen som kringliggande gator källor för buller.

inte kravet att naturtypen ska ha god vattenkvalitet uppfyllas baserat på kända förhållanden i Vitsån). Det framgår dock inte av Proposition 2013/14:214 att det är enligt denna definition som vattendraget ska bedömas när det gäller huruvida det kan klassas som litet. Snarare anger propositionen att vattendragets betydelse för strandskyddets syften kan bedömas från fall till fall, men med utgångspunkt i dess bredd.

Transporter med farligt gods

Området berörs av transporter med farligt gods som transporterar på järnvägen. Inom 150 meter från järnväg ska risksituationen bedömas vid exploatering. Länsstyrelsen rekommenderar i sina riktlinjer från 2016 att minst 25 meter närmast järnvägen bör lämnas byggnadsfritt. Även om avståndet hålls kan särskilda krav behöva ställas på bebyggelsens utformning. Närmaste vägar som utgör primär eller sekundär transportled av farligt gods ligger så pass långt från planområdet så att de inte bedöms utgöra någon risk.

En riskutredning med avseende på transporter av farligt gods på järnväg har genomförts av ÅF våren 2017 och redovisas på sidan 37.

Trygghet

Eftersom området idag är obebyggt och obefolkat kan det upplevas som otryggt för de som rör sig mellan Tungelsta station och bostadsområdena söder om planområdet. På så vis finns potential till förbättringar i och med att området exploateras och befintliga bebyggelseområden byggs samman.

Djurhållning

Tungelsta ridklubb ligger cirka 500 meter från planområdet.

Radon

Det finns inga uppgifter om höga radonvärden i området.

MARKFÖRHÅLLANDEN

Det område som utreds för bebyggelse utgör före detta jordbruksmark som är relativt flack och ungefär i nivå med spårområdet. Marknivån inom området varierar mellan cirka +34,4 och cirka + 28,0 meter över angiven nollpunkt (höjdsystem RH 2000) där lågpunkten ligger i områdets östra delar och marken ligger som högst i den sydvästra delen av området.

Geoteknik

Enligt den geotekniska utredningen, utförd av SWECO vår-höst 2017 består planområdet av stora ler- och siltlager och sättningsrisk förekommer, främst vid öppna schakt. Lermäktigheten varierar mellan cirka 1,4- 10,5 meter och skiftar inom hela området. Borrprover visar på att berggrunden ligger cirka 5 till 16 meter under marknivån. De största avstånden har uppmätts i punkterna närmast ån. Eftersom jorddjupen är stora bör grundläggning ske på pålar för att klara sättningskrav. Se mer utförligt om grundläggning under Geotekniska förhållanden sidan 39.

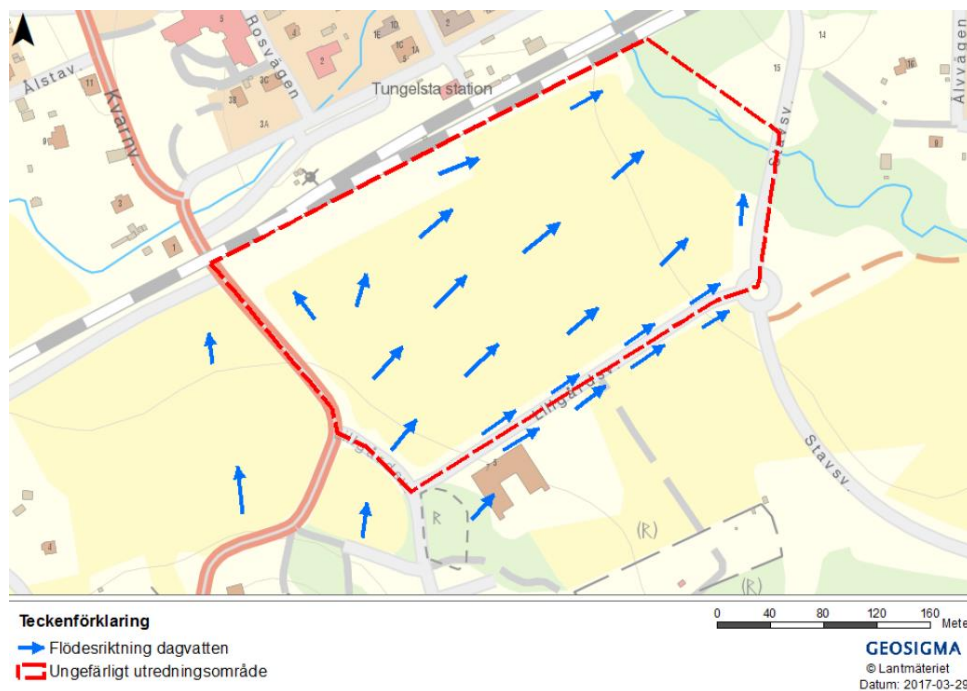
Geohydrologi

Grundvattnet ligger ytligt inom planområdet, cirka 1 meter under marknivån. I SGU:s kartlager är planområdet redovisat som en grundvattenförekomst (grus- och sandförekomst). Enligt mätningar i den geotekniska och geohydrologiska utredningen, utförd av SWECO 2017 finns dock indikation på att detta inte stämmer. Enligt provtagningar utförda i maj 2017 visar resultaten att endast en del av det nordvästra hörnet möjligen ingår i det utpekade grundvattenmagasinet. Endast i den borrhål i planområdets nordvästra hörn har man hittat lager av sand som tyder på att det är isälvsedimentstråk, som utgör grunden i grundvattenförekomsten, möjligen sträcker sig dit. Risken att påverka grundvattenförekomsten i och med planläggningen bedöms därmed som låg.

Andelen hårdgjord yta kommer öka i och med planläggningen vilket innebar att grundvattenbildningen inom området kommer minska vilket sannolikt leder till en måttlig sänkning av grundvattenytans högsta trycknivå. Att det endast sker en måttlig påverkan beror på att den minskade grundvattenbildningen främst regleras genom ett minskat utläckage av grundvatten längs med Rocklösaån istället för ändring av grundvattennivån. Som följd av detta bedöms nivåpåverkan enbart ske lokalt inom planområdet.

I området längs med järnvägen förekommer det en eller flera linser av vattenförande sandlager. En dränering av dessa lager kan innebära en trycksänkning i lerlagren över ett större område med möjliga sättningar som följd. Det bör därför inte anläggas källarplan i dessa kvarter. Se även under Geotekniska förhållanden sidan 39 angående rekommendationer.

Avvattning



Figur 11. Översiktliga avrinningsförhållanden, baserad på den befintliga markytan inom planområdet.

Planområdet ligger intill Rocklösaån som är ett biflöde till Vitsån. Delavrinningsområdet Vitsån vilket planområdet ligger inom avvattnas till Horsfjärden, vilken är en del av Östersjön.

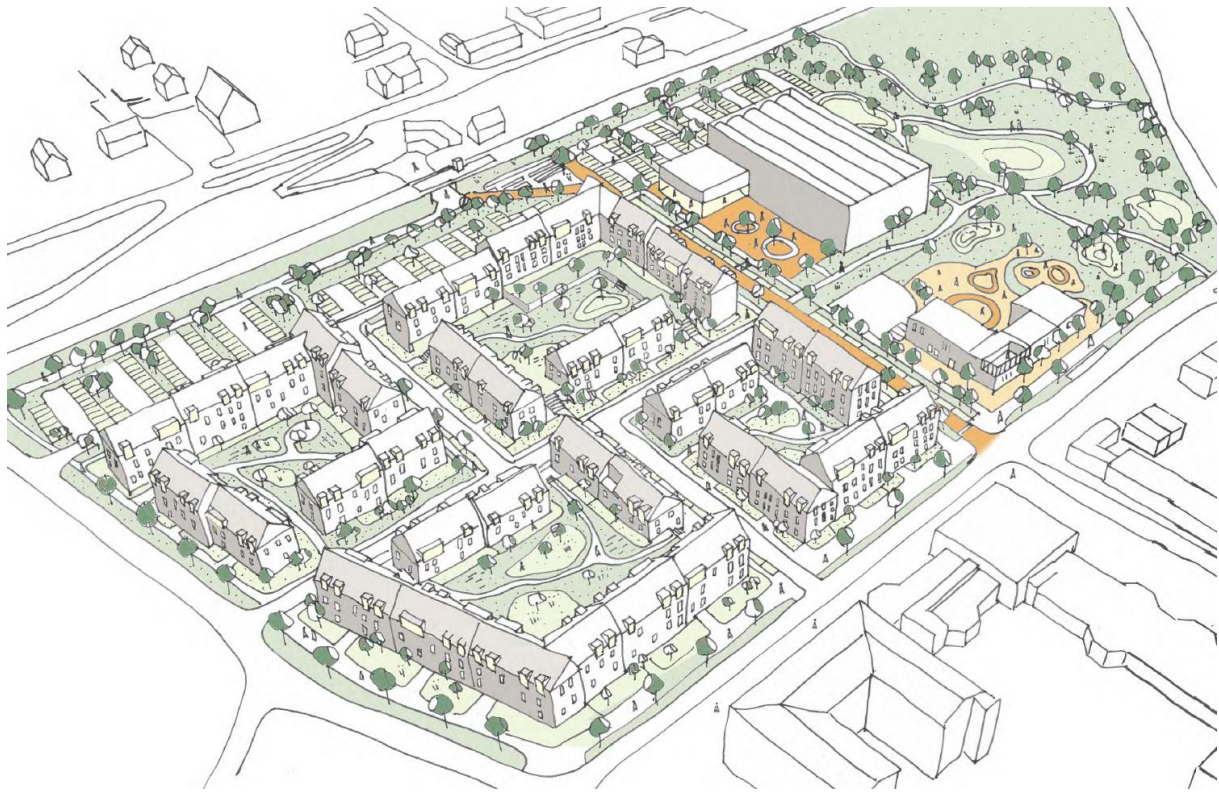
Det dagvatten som påverkar planområdet bildas till stor del av den nederbörd som faller direkt inom planområdet. I sydöstra delen kommer en del vatten utifrån. Planområdets avrinningsförhållanden redovisas i figur 11.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Ledningsnät

Planområdet utgörs av till nyligen brukad jordbruksmark. Ledningar som förekommer inom planområdet är främst koncentrerade kring Lillgårdsvägen i söder. Utöver detta korsas planområdet av större VA-ledningar strax söder om järnvägen.

FÖRÄNDRINGAR - PLANFÖRSLAG



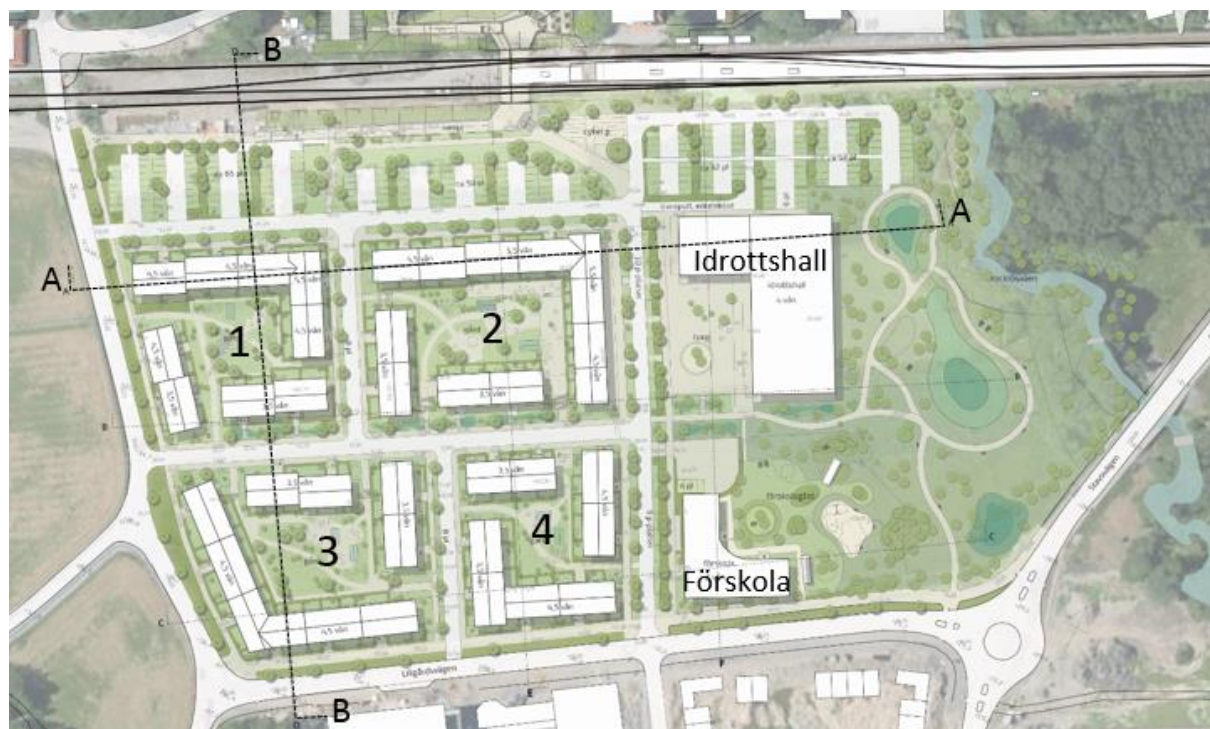
Figur 12. Koncept för utvecklingen av planområdet Tungelsta södra.

Planområdet möjliggör bebyggelse i ett stationsnära läge. Strukturen bygger på planstrukturen i detaljplanen för Lillgården söder om planområdet.

För att uppnå kommunfullmäktiges mål om minskade koldioxidutsläpp tillämpas följande prioriteringsordning av trafikslagen i planprojekt. I första hand ska gående prioriteras, i andra hand cyklister, i tredje hand kollektivtrafikresenärer och i sista hand bilister. Genomförandet av planförslaget innebär att Tungelstas olika delar byggs samman och möjliggör gena och tillgängliga gång- och cykelkopplingar som stödjer att de som rör sig till, från eller förbi området ska resa till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

En lokalgata leder fram mot stationsområdet och skapar siktmöjligheter mot stationshuset på motsatta sidan av järnvägsspåret. Närmast järnvägen möjliggörs en större parkeringsyta som gestaltas med stora inslag av växtlighet. Bostadsbebyggelsen är koncentrerad sydöst om ovan nämnda lokalgata och uppdelad i fyra kvarter. Nära järnvägsspåret möjliggörs en idrottshall. I läget närmast nedgången till pendeltåget möjliggörs centrumbebyggelse, inom samma byggrätt som idrottshallen samt i bottenvåning på bostadshus. Planförslaget möjliggör torg samt en park intill Rocklösaån. Intill Lillgårdsvägen möjliggörs en förskola på egen tomt. Vägledande principer för området är att skapa gröna och sociala rum och ett variationsrikt och blandat område med olika arkitektoniska uttryck.

KVARTERSMARK



Figur 13. Illustrationsplan över planområdet. Bostadskvarteren är numrerade 1-4 för hänvisningar i texten nedan. Sektioner A-A och B-B visas i figur 14 nedan.

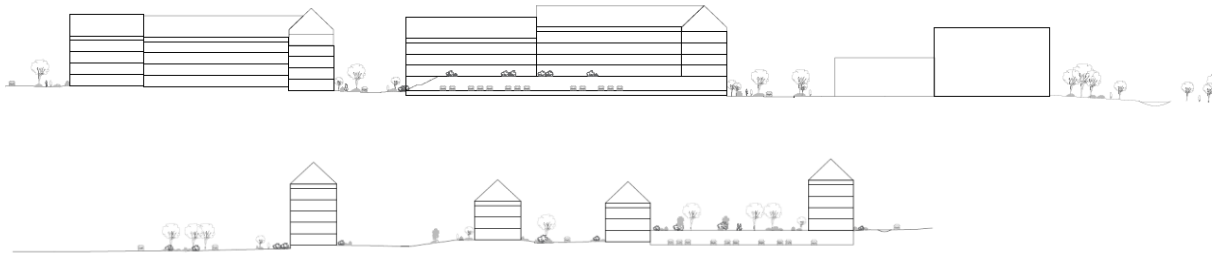
Bostäder

Inom planområdet möjliggör fyra bostadskvarter, 1-4 i illustrationsplanen ovan, med kringbyggda gårdar. Kvarteren utformas med flera byggnadsvolymer i varierande skala.

Detaljplanen medger byggrätt för bostäder inom **B** (bostäder) och **B₁** (bostäder där centrumverksamhet får inrymmas i bottenvåning), det senare enbart i kvarter 2 ovan. Sammantaget bedöms cirka 450 bostäder möjliggöras. Exploateringsgrad regleras med största totala bruttoarea i kvadratmeter inom kvarteret, räknat för huvudbyggnad (**e₁-e₄**). I de fall där parkering i garage under bostadsgård medges (**P₁**, i kvarter 2 och 3) ingår inte den ytan i angiven bruttoarea.

Området föreslås bebyggas med varierade byggnadshöjder. I huvudsak föreslås tak utformas som sadeltak med inslag av platta tak utformade som takterrasser kan ge en variation i taklandskapet. Bebyggelsen höjd regleras i planförslaget med **högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan**. Inom delar av planområdet anger planbestämmelsen **f₂** att högst 50 % av byggnaden inom ett egenskapsområde får ha angiven nockhöjd. Resterande delar ska vara minst 3 meter lägre räknat från angiven högsta nock. Denna planbestämmelse har för avsikt att säkerställa variation av byggnaders höjder utan att låsa nockhöjder alltför precist.

Takets utformning regleras med tillåten **intervall för takvinkel** på bostadshus. Denna anges till mellan 32 och 45 grader. Mindre takvinkel accepteras om tak utformas som takterrass. Golvet på takterrassen ska i så fall ligga under lägsta punkt för intilliggande taks takfot. På takterrass får växthus uppföras. Växthuset omfattas då av planbestämmelse om högsta nockhöjd samt takvinkel.



Figur 14. Sektioner A-A (ovan) och B-B (nedan) som illustrerar byggnadernas varierande höjd inom planområdet. Se sektionlinjer i figur 13 ovan.

Planförslagets bestämmelser möjliggör en bebyggelse på i huvudsak mellan 3+1 och 5+1 våningar. Det övre våningsplanet (+1) avses utföras som inredd vind i takvåningen. I huvudsak föreslås högst bebyggelse på 5+1 våningar hållas mot järnvägen. Mot Lillgårdsvägen och Söderbyvägen föreslås i regel 4+1 våningar och mot planområdets kvartersgator föreslås lägre höjder.

Förgårdsmarken varierar inom planområdet mellan 2 och 4 meter. Avstånd mellan fasad och gata har anpassats till de olika gatornas karaktär samt potential för att bli befolkade rum. Förgårdsmarken regleras med **prickmark** (Marken får inte förses med byggnad) eller **korsmark** (Avseende byggnader får marken endast förses med komplementbyggnad). Komplementbyggnad tillåts inte mot allmänna gator men tillåts mot gata inom kvartersmark. Detta medger till exempel minde cykelförråd eller sophus/-skåp. Eftersom planen reglerar byggnadskropparnas placering relativt flexibelt finns utrymme att utöka förgårdsmarken.

Marknivån varierar inom planområdet. Högsta punkt på cirka 36,5 meter ovan nollplanet ligger söder om kvarter 3 (se figur 13). Marken sluttar sedan lätt mot järnvägen och Rocklösaån. Nivåskillnader ska tas ut successivt inom planområdet. Inom kvarter 3 finns störst nivåskillnader framför allt mot Lillgårdsvägen. Planbestämmelse anger här att nivån på färdigt golv ska varieras inom byggnadens längd och anpassas till marknivå på intilliggande allmän plats (**b₆**).

Detaljplanen reglerar att varje bostadskvarter ska förses med tre öppningar mellan byggnader, vilka ska vara minst 8 meter breda och ha fri höjd (**f₃**). Avsikten är att skapa in- och utblickar mellan gator och bostadsgårdar och skapa kontakt mellan privat och offentliga rum. Vid de öppningar där bostadsgårdens marknivå ligger mer än 1,5 meter ovan intilliggande gatas marknivå ska trappa anläggas mellan förgårdsmark och gård (troligt aktuellt där parkering medges i garage, kvarter 2 och 3).

Huvudentréer ska placeras mot gata och trapphus ska vara genomgående (**f₁**).

I enlighet med Tungelstas trädgårdsstadskaraktär bör bostadsgårdarna utformas med stor del grönskande inslag. Varje bostadsgård bör förses med minst ett växthus.



Figur 15. Fasaduppställning mot norr, bostads kvarter sett från spårområdet med gata A (se figur 18), ny kvartersgata samt Söderbyvägen.

Idrottshall och centrum

I planområdets nordöstra del möjliggörs en fullstor idrottshall inom **N₁**, motionsanläggning. Byggrätten möjliggör även centrumverksamheter (**C**) i delar av byggrätten. Användningen centrum inrymmer en kombination av olika verksamheter som handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. Avsikten med denna kombination av användningsbestämmelser är att utöver idrottshall möjliggöra verksamheter som gym, servering och butiker, även dagligvaruhandel. Storlek på lokaler för detaljhandel kommer fastställas i kommande skede av detaljplanens handläggning. Inom kvarter för motionsanläggning och centrum avses ett mindre torg anläggas inom kvartersmark (**prickad mark**).

Centrumverksamheter möjliggörs i lägen närmast stationen där människor kommer röra sig mest. Lokaler bör i huvudsak vara orienterade mot de allmänna gatorna (**GATA₁**) samt torget inom kvartersmark.

Storlek på byggnaden inom **N₁C** regleras med en högsta byggnadsarea på 2700 m² och en minsta exploatering för motionsanläggning på 2000 m² (**e₅**) samt en högsta nockhöjd över angivet nollplan på +48 meter vilket motsvarar cirka 18 meter sett från intilliggande torg med en marknivå på +30 meter.

Förskola

Närmast Lillgårdsvägen möjliggörs en förskoletomt (**S₁**) om cirka 5000 m². Avsikten är att svara mot det växande behovet av förskoleplatser i Tungelsta som tillkommande bostäder medför.

Förskolan är avsedd att inrymma sex avdelningar vilket motsvarar cirka 120 barn. Största exploatering för huvudbyggnad är 1800 m² bruttoarea och 1000 m² byggnadsarea (**e₆**). Högsta nockhöjd över angivet nollplan är +40 meter.. Detta för att säkerställa yta för förskolegård om minst cirka 3500 m².

Goda ljud- och ljusförhållanden ska ordnas i såväl inomhusmiljöer som utomhus. Förskoletomten utsätts för trafik buller från Stavsvägen och Lillgårdsvägen. Planförslaget reglerar att förskolegård ska anordnas så att minst halva lekytan skyddas från trafikbuller över 50 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maximal nivå (**m₄**). Detta ska säkerställas med hjälp av placering av byggnader samt eventuella bullerskärmar.

Tillgång till tillräckliga ytor för lek- och utevistelse ska ordnas på tomten. Träd och buskage bidrar till intressanta utemiljöer samt skugga. Tillgång till skuggade ytor är av stor vikt i utemiljöer för barn. Förskolans gård ska vara avgränsad med staket. För att minimera negativ påverkan på den intilliggande ån bör konstgräs med förekomst av plastgranullater undvikas. Sand bör väljas under lekställningar framför gummimaterial, enligt rekommenderade åtgärder i genomförd naturvärdesinventering (Calluna 2017).

En säker och tillgänglig entrésituation ska säkerställas. Utförande av ytor för varumottagning, lämning/hämtning samt parkering inom kvartersmark vid förskolan ska ske på ett yteffektivt sätt så att största möjliga ytor för lek och utevistelse möjliggörs. Dessa ytor ska utföras så att antalet in- och utfarter över gång- och cykelbana minimeras.

Parkering

Parkering ska ordnas för boende, för besökande till idrottshall och centrumverksamhet, till förskola samt som infartsparkering vid pendeltågsstationen. Om behov finns får detta anordnas som gemensamhetsanläggning (**g**₁ i planförslaget).

Närmast järnvägen medges plats för parkering (**P**). Parkeringsytorna angörs från lokalgata söder om parkeringsytorna. Hela markparkeringen vid spåret ska ges enhetligt utförande med ett stort inslag av grönska.

Parkering medges också som garage inom bostadskvarter 2 och 3 (**P**₁). Detaljplanen medger att gårdarna inom kvarter 2 och 3 får byggas under med garage. Bjälklag ska vara planterbart (**b**₄). Angöring sker från lokalgata i kvarter 2 och från kvartersgata i det kvarter 3. Eftersom marken inte är lämplig för garage under mark medför garage i dessa kvarter att bostadsgårdarna är upphöjda. Planförslaget reglerar att källare inte får finnas i kvarter 1 och 2 (**b**₃). Också gata inom kvartersmark kan nyttjas för boendeparkering.

Parkeringsnorm för bostäder anges till 0,7 parkeringsplatser per lägenhet för boende samt utöver det 0,1 parkeringsplatser per lägenhet för besöksparkering för besökande till bostäder. Även besöksparkering ska ordnas inom kvartersmark för P eller P₁ alternativt kvartersgata inom B.

En del av ytan för parkering (**P**) reserveras för infartsparkering i anslutning till pendeltågsstationen. Exakt yta för infartsparkering regleras inte i detaljplanens samrådsförslag. Cirka 45 parkeringsplatser varav 1 handikapparkering ska säkerställas för dess syfte. Yta för infartsparkering ska fastställas i kommande planläggning och projektering.

För idrottshallens ändamål bör cirka 50 parkeringsplatser reserveras. Parkeringsbehov för centrumverksamhet bör fastställas i kommande skede av planarbetet.

Plats för cykelparkering ska ordnas på kvartersmark för bostäder (B och B₁).

Hämtning och lämning av förskolebarn samt parkering för förskolans ändamål ska ordnas inom kvartersmark förskola.

Gata inom kvartersmark

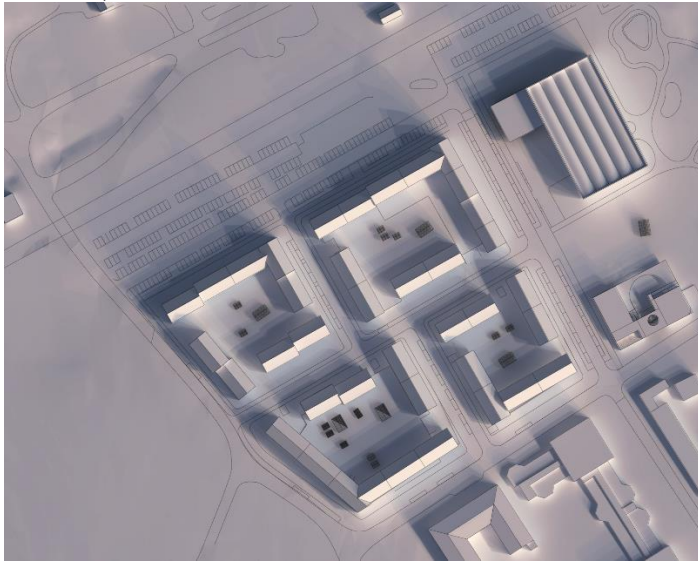
Kvartersgator som försörjer bostadskvarteren planläggs som kvartersmark inom ändamål bostad (**B**). Gata möjliggörs inom prickad mark vilken har en bredd på 13 meter. Planförslaget medger att gatumarken utgör gemensamhetsanläggning om sådant behov uppstår (**g**₁).

Planförslaget reglerar inte kvartersgators sektion men dessa bör ha god framkomlighet, körbanans bredd bör vara minst 5,5 meter och förses med gångbanor. Gatan kommer utgöra en lågpunkt i området och får en viktig funktion för fördröjning och avledning av dagvatten mot dammen i parken. Planbestämmelse **n**₁ reglerar att anläggning för avledning och fördröjning av dagvatten ska finnas. Detaljplanen reglerar också att dagvatten inom kvartersmark ska avledas till infiltrationsytor motsvarande minst 6,5 % av den hårdgjorda ytan (**b**₁). Gemensam fördröjning får ordnas inom kvartersmark. Det är lämpligt att denna fördröjning delvis sker inom kvartersgatumarken. Se närmre beskrivning av åtgärder för fördröjning av dagvatten under avsnitt Dagvatten på sidan 38.

Skalan på byggnaderna längs de inre gatorna är mindre och här finns goda förutsättningar för mer tilltagen förgårdsmark. Det tillsammans med stora inslag av grönska är lämpligt för att anknyta till Tungelstas karaktär som trädgårdsstad.

Skuggeffekter

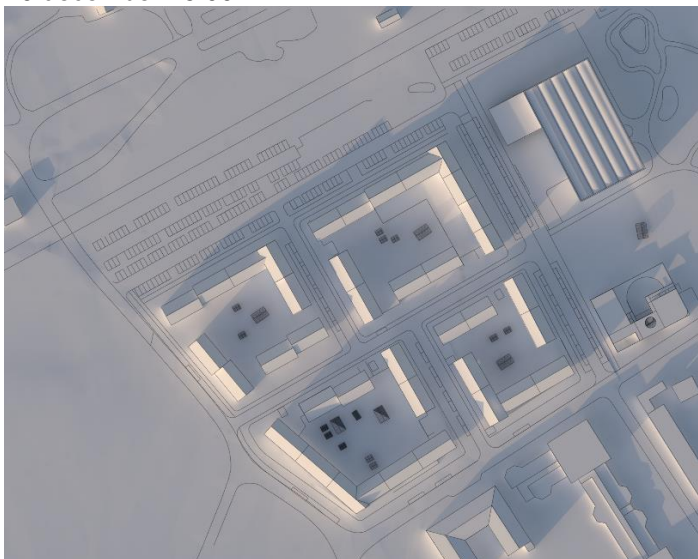
20 mars, 15:00



20 juni, 15:00



20 december 15:00



Figur 16. Solstudie.

Utredning har genomförts av den föreslagna bebyggelsens påverkan på sol- och skuggförhållanden inom planområdet. Resultatet redovisas i separat utredning. Här redovisas solförhållandena klockan 15:00 i mars, juni samt december.

GESTALTNING - KVARTERSMARK

Riktlinjer för gestaltning, utformning, materialval, terränganpassning och utemiljöer

Bostäder

Bebyggelseområdet utgör ett tillskott till Tungelstas centrala delar som avviker något från befintligt arkitektur vad gäller skala. Det är därför av vikt att eftersträva variation i volymer, fasader, taklandskap och arkitektoniska uttryck i övrigt. Variation ska dock uppnås genom en satt palett av sådana grepp, det vill säga en viss enhetlighet mellan bostadskvarteren ska eftersträvas. Denna palett och andra riktlinjer vad gäller gestaltning kommer fastställas under kommande skede av planläggningen och formuleras i ett kvalitetsprogram.

Inom planområdet möjliggörs bebyggelse med varierande höjd, i huvudsak mellan 3+1 och 5+1 våningar. I huvudsak avses sadeltak vilket regleras med en satt takvinkel på mellan 32 och 45 grader. Inslag av takterrasser är möjligt. Högsta nockhöjd regleras samt bestämmelse anger på sina håll att endast 50 % av byggnadskroppen får ha angiven högsta nockhöjd, resterande del ska vara minst 3 meter lägre än angiven högsta nock (f₂).

Översta våningsplan får utföras som inredd vind under tak. Utförande av takkupor bör ske på ett enhetligt vis genom området.

Upplevelse av variation kan uppnås till exempel genom materialval, kulör, inskjutna partier från gatan samt en genomtänkt balkongsättning. Ett grepp kan också vara att kombinera långsida med gavelmotiv mot gata.

För bostadskvarteren föreslås i huvudsak trä och tegel som fasadmaterial. Material kan med fördel samverka inom samma fasad för att förstärka de arkitektoniska uttrycken.



Figur 17. Perspektiv mot idrottshall, gata A (se figur 18) och bostadskvarter från norr.

Levande fasader ska säkerställas i alla sockelvåningar. Detta blir särskilt viktigt att arbeta med i de kvarter där garage medges i markplan under bostadshus och bostadsgård. För att inte garaget ska märkas anläggs med fördel bostäder, lokaler för gemensamma funktioner, verksamhetslokaler etcetera i markplan. Detta säkerställs med bestämmelse om att garaget i markplan endast får gå ut i fasad i 50 % av respektive fasads horisontella sträckning (**b**₅).

Entréer ska i huvudsak placeras ut mot gata och torg och bidrar till en aktivering och rytm i gaturummet.

Utemiljön spelar en viktig roll i planområdets utformning. För bostädernas del ska grönskande gårdar och förgårdsmark säkerställas. Möjlighet att fördröja dagvatten på växtbäddar, regnträdgårdar eller dylikt på gårdarna ska finnas. Ytor för vistelse och samvaro för boende i olika åldrar och behov ska säkerställas. Planteringar, cykelparkeringar, lekytor, pergolas, växthus och dylikt bör placeras för att skapa definierade rum och platser inom bostadsgårdarna.

Förgårdsmarken har givits sådant djup så att de ska kunna fungera som förträdgårdar som används av de boende, främst mot kvartersgata. Trädgårdsstrukturer inklusive pergolas, plank, grindar, träd, planteringar osv kan bidra till variationsrika och grönskande trädgårdsstadsrum.

Tungelsta är växthustätt och anläggande av växthus på bostadsgårdarna anknyter till platsens historia. Minst ett växthus bör anläggas på varje gård. Beroende på storlek kan dessa också nyttjas för sociala funktioner.

Uteplatser tillhörande enskilda lägenheter ska vara tydligt avskilda från andra gemensamma ytor så att dessa kan nyttjas som privata rum av de boende.

Entréer till garage ska utformas markerade men inte avvikande vad gäller resten av fasadens gestaltning.

Idrottshallen

Idrottshallens volym blir ett tydligt avbräck mot resterande volymer i området. Placeringen intill järnvägen gör att den kan komma att bli ett landmärke och markör vid entrén till Tungelsta. Läget i parken och intill Rocklösaån gör att dess utformning behöver svara mot de mjukare visuella intryck som dessa ger. Utformning och gestaltning av denna byggnad är därmed av stor vikt.

I fortsatt planarbete ska idrottshallens utformning studeras vidare. Det kan vara lämpligt att på olika sätt bryta upp den massiva volymen, till exempel genom varierande höjd och inskjutna partier i sid- och höjdded.

Material kan likaså nyttjas för att bryta upp volymen. Material som skapar skuggverkan i fasaden, till exempel trä, kan bidra till byggnadens uttryck. Glas i bottenvåningen, särskilt runt hörn och i lägen mot parken är lämplig för att kontakt med byggnadens insida ska uppfattas utifrån. En sluten fasad sedd från parken kan ge upplevelse av att befinna sig på en baksida vilket kan ge upplevelse av otrygghet.

Markparkering

Parkeringsytan intill spårområdet ska utformas med en stor andel grönska i form av växtbäddar, buskar och träd. Dessa gröna inslag ger också en dagvattenrenande- och fördröjande funktion.

Parkeringsytan ska inte avskämmas med staket eller stängsel.

Förskola

Väl gestaltade gårdar för lek och utevistelse ska anordnas. Träd och buskage kan med fördel tillföras gården för att få intressanta utemiljöer som inbjuder till positiv utevistelse såväl som pedagogisk verksamhet ute.

Gården bör innehålla olika zoner som ger olika upplevelser och har varierad vegetation och topografi. Nedan anges lämpliga zoner för en förskolegård:

- Trygga zonen: Möjlighet att sitta, pyssla, lyssna, odla och leka i sandlåda. Zonen understödjer små barns lek, med möjlighet att vara nära byggnaden och pedagoger för att känna sig trygga.
- Aktivitetszonen: utanför den trygga zonen är det lämpligt med ytor som kan domineras av rörelse och dynamik som att springa och leka med fasta lekredskap.
- Vilda zonen: längst bort från byggnaden kan man ordna förutsättningar för barn att skapa egna platser, ha kontakt med natur och bygga kojor.

Gården ska till sin utformning eftersträva att skapa en jämställd miljö för barn. Natur på skolgården stödjer till exempel en jämställd miljö och ger bra förutsättningar för rörelse för både flickor och pojkar.

ALLMÄN PLATS

Park och natur

Mellan bebyggelsen och Rocklösaån möjliggörs en parkyta som regleras som PARK. Denna avses bli ett samlande, grönt rum med koppling till torg och lokalgata via ett grönt stråk förbi idrottshall och förskola, samt till korsningen Stavsvägen/Lillgårdsvägen och vidare till parken öster om planområdet. Parken har också betydelse för att skydda och om möjligt stärka naturvärdena intill Rocklösaån. Strandskydd upphävs inom parken (**a**).

Entrén till parken är mellan torg/idrottshall och förskola. Intill gatan, vid parkstråkets början, finns en liten platsbildning inom PARK som kan sammanfogas med torgytan. Torget och den ytan ska utformas som en grönskande entré till parken vartefter det löper ett grönt stråk in i parken. Platsen vid gatan lämpar sig för dagvattenanläggningar såsom biofiltertytor.

Rocklösaån är utpekad som högt naturvärde i naturvärdesinventeringen genomförd av Calluna. Naturvärdesinventeringen förslår en buffertzona som ska undantas från åtgärder för att bevara åns morfologi och naturvärden. Inom föreslagen buffertzona bör man gynna träd och buskar för att stävja förekomsterna av jätteloka, upprätthålla en stabil och skuggad miljö kring åfåran och bibehålla värden knutna till trädmiljön. Buffertzonen enligt naturvärdesinventeringen är tillräckligt bred för att den trädrida som finns där tillsammans med annan vegetation kan upprätthålla skuggiga och ostörda förhållanden i ån på samma nivå som idag.

Det område som planläggs som natur avses inte anläggas med parkanläggningar såsom gångvägar och parkbänkar eller dylikt. Ingrepp i det området bör undvikas och enbart omfatta åtgärder som kan skydda och stärka naturvärdena kring ån. Naturvärdesinventeringen föreslår att det i park- och naturområdet planteras arter såsom sälj, blommande buskar och lönn som är värdefulla för insekter och fåglar. Kommunen kommer etablera en brynzon med sådan vegetation inom område för natur samt dess gräns mot park, med hänsyn till naturvärdesobjekt 2 (se sidan 10). Denna brynzon separerar parken från årummet och har potential att förstärka naturvärdena intill ån.

Naturvärdesinventeringen föreslår åtgärder för att förstärka parkens potentiella funktion som spridningssamband för arter knutna till öppen mark. Dessa åtgärder omfattar bland annat att skapa näringsfattig jordmån i vissa delar av parken samt att plantera växter som är viktiga pollinatörer i andra delar. Dessa åtgärder för utredas och utvärderas vid parkens genomförande.

I parken ges utrymme för dagvattenfördröjning i damm (**dam**). Se närmre beskrivning under Dagvatten sidan 39. En viktig åtgärd för att skydda värdena i Rocklösaån (högt naturvärde) är att skydda denna från smutsat dagvatten. Detta kräver åtgärder för dagvattenfördröjning i hela planområdet. Dammen i parken ska ges dimension för att fördröja och rena tillräckliga volymer dagvatten.

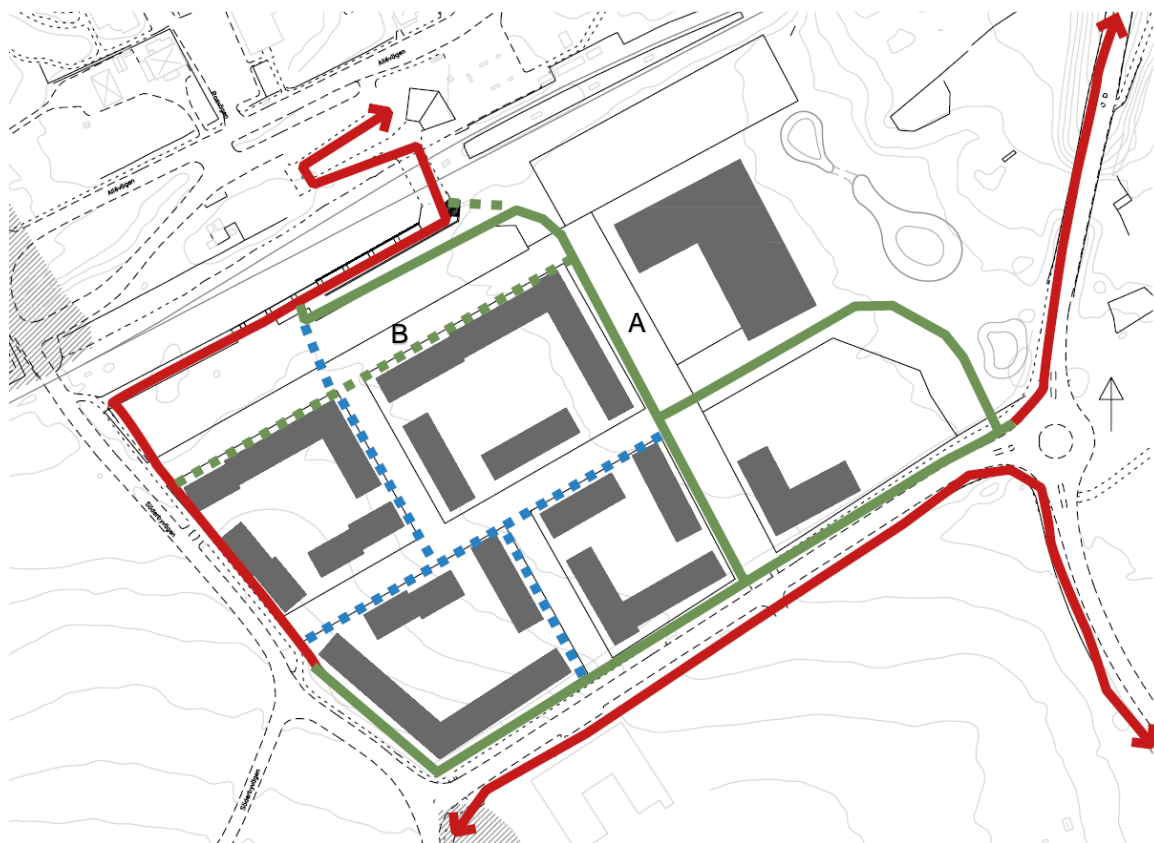
Gång- och cykelnät

Inom planområdet möjliggörs gena och säkra gång och gång- och cykelvägar längs med såväl gator som separata. Figur 18 nedan beskriver befintliga, tillkomna samt förstärkta gång- samt gång-och cykelkopplingar genom planområdet.

Kollektivtrafik

Gatorna inom planområdet dimensioneras inte för busslinjetrafik. Några ytterligare hållplatser för kollektivtrafik planeras inte inom planområdet. Dock ska det vara möjligt att köra med buss till idrottshallen intill stationen.

Gatunät



Figur 18. Befintliga och tillkommande gång- och cykelkopplingar. Tillkomna allmänna gator benämns som gata A och gata B. Röd beldragen: befintliga allmänna gång- och cykelvägar. Grön beldragen: tillkommande gång- och cykelkopplingar inom allmän plats. Grön streckad: tillkommande gångvägskopplingar inom allmän plats. Blå streckad: tillkommande gångvägskopplingar inom kvartersmark. Figuren visar ej exakta lägen för tillkommande kopplingar.

Genomfart av biltrafik blir möjligt via de lokalgator som kommer byggas ut inom planområdet.

Sträckningen Söderbyvägen/Lillgårdsvägen i planområdets västra del förstärks med en gång- och cykelväg längs med hela sträckningen. Den gatan planläggs som lokalgata (**GATA₁**). Lillgårdsvägen i söder breddas för att möjliggöra gång- och cykelväg på dess norra sida, breddningen planläggs som huvudgata (**GATA₂**).

Två nya allmänna gator anläggs i vinkel och förbinder på så sätt Lillgårdsvägen och Söderbyvägen. Dessa kallas i nedan för gata A (Sträckningen Lillgårdsvägen till stationen) samt gata B (gatan som går parallellt med spåret), se figur 18. Dessa planläggs som lokalgata (**GATA₁**).

Generellt för allmänna gator inom området är att dessa ska ges bärighet för att klara busstransporter till idrottshallen.

En trafikmodellering har genomförts för att utreda vilka trafikmängder som orsakas av tillkommande bebyggelse i Tungelsta, Krigslida och Västerhaninge. Med tillkommande bebyggelse avses här bebyggelse i detaljplaner under genomförande samt påbörjade planer. Flöden ges för gatunät omkring planområdet, dagens trafik samt prognos för år 2030. Det kan utläsas av utredningen att den nya bebyggelsen ger störst trafikökning till 2030 på Stavsvägen och Lillgårdsvägen; där är ökningen 2,5 tusen respektive 2,2 tusen fordon per dygn. Det innebär att Stavsvägen år 2030 har 5,6 tusen fordon per dygn och Lillgårdsvägens östra del har 4,2 tusen fordon per dygn. Trafikmängderna indikerar inte några framkomlighetsproblem men trafikmängden bör beaktas med tanke på skol- och förskolor intill Lillgårdsvägen. Trafiksäkra skolvägar behöver säkerställas vid detaljplanens genomförande och eventuell vidareutveckling av Lillgårdsvägen.

Parkering

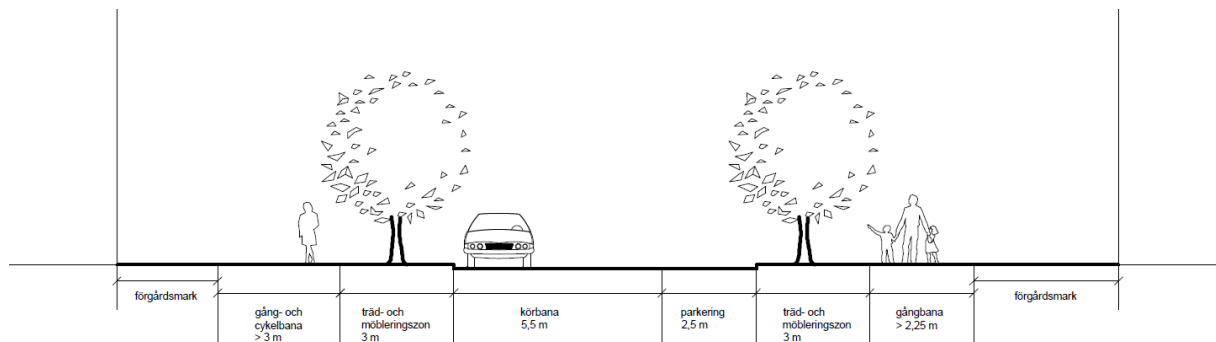
Inom allmän plats sker parkering längs med gata A, gatan mellan stationen och Lillgårdsvägen (se figur 18), se nedan under Gestaltning – allmän platsmark.

Stockholms läns landstings trafikförvaltning rör över infartsparkering inom kvartersmark intill järnvägsspåret. Se ovan under Parkering sidan 22.

GESTALTNING – ALLMÄN PLATSMARK

Gator

Gata A ges en sektion på totalt cirka 20 meter (figur 19). Detta medger en körbanebredd på 5,5 meter, kanstensparkering längs gatans ena sida samt en trädallé med träd planterade i skelettjord. Gatan kantas av gång- respektive gång- och cykelväg. Gatan utformas för att möjliggöra sikt mot det gamla stationshuset norr om spåret. De centrumverksamheter som möjliggörs inom området kommer främst centreras mot denna gata.

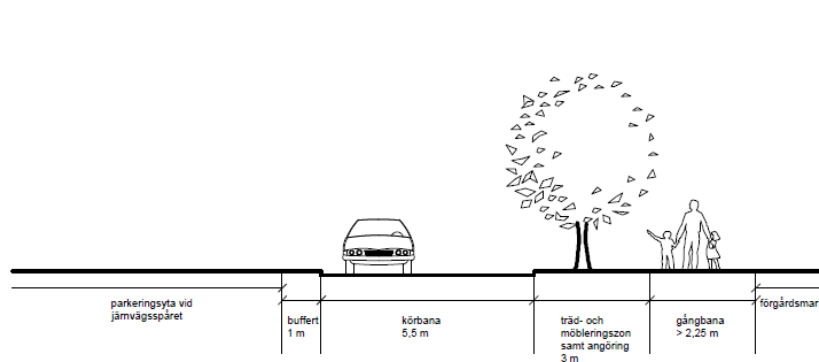


Figur 19. Sektion för lokalgatan mellan idrottsball/förskola och bostäder, gata A.

Gata B, parallell med spårområdet ges en smalare sektion (figur 20). Denna körbana får en bredd på 5,5 meter och kantas av trädrad (skelettjord) mot bostäderna. Angöringsplats anordnas i samma zon. En gångväg ordnas intill förgårdsmarken i söder. Mot parkeringsytorna i norr ordnas en buffertzona om cirka en meter.

Längs med Söderbyvägen/Lillgårdsvägen i sydväst kommer gång- och cykelväg förlängas så att den sträcker sig längs hela planområdets sydvästra sträckning. I samband med det kan dike eller trädrad i grönzon anläggas och körbana smalas ned något.

Lillgårdsvägen i söder behåller sin utformning men breddas mot planområdet för att medge en gång- och cykelväg längs dess norra sida.



Figur 20. Sektion för lokalgatan mellan bostäder och parkeringsytan vid järnvägsspåret.

Torg

Torget intill järnvägen fungerar som en entréplats för såväl pendeltågsstationen som planområdet bebyggelse. Det blir främst ett kommunikationstorg. Anläggningar som uppmuntrar till vistelse prioriteras inte. Däremot kan ytan nyttjas för dagvattenfördröjning, genom till exempel växtbäddar vilket också kan förstärka parkeringsytans grönska.

Park

Parken utformas för promenader och vistelse. Dagvattendammen ska utformas för att ge rekreativa värden likväl som för att ha en dagvattenfördröjande och -renande funktion. Parken ska anläggas med gång- och cykelvägar, parkbänkar, lekyta och dylikt. Dess gestaltning studeras närmre under kommande skeden av planläggning och projektering.

RIKTLINJER FÖR NY FASTIGHETSSTRUKTUR

Den allmänna platsmarkens regleras till egen fastighet alternativt överförs till befintlig fastighet för allmän plats i Lillgården.

Planförslaget reglerar inte hur kvartersmark delas upp i fastigheter. Det bör tillskapas separat fastigheter för idrottshall/centrumverksamhet, förskola, bostäder samt allmän plats. Användningsområde för bostäder kan delas upp i mindre fastigheter om behov finns, till exempel per kvarter. Fastighetsgränser föreslås i så fall överensstämmande med användningsgräns eller administrativ- och egenskapsgräns, vilka medger en lämplig separation av fastigheternas enskilda och gemensamma funktioner. Planen medger även 3D-fastighetsbildning av garage- respektive bostadsvåning, om behov finns.

TILLGÄNGLIGHET

Tillgängligheten regleras av gällande lagstiftning (PBL 2010:900, BBR 19). Dessutom gäller kommunens tillgänglighetsvägledning *Lätt och rätt för alla* samt FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Planområdet är tillgängligt med bil och cykel samt till fots. Huvudentréer ska ordnas från gata och trapphus ska vara genomgående (f₁). Vissa bostadsgårdar blir upphöjda och för dessa ska tillgänglig access till bostadsgårdarna ordnas.

Från området går en ramp ner till en passage under järnvägen. Rampen har 5 % lutning och viloplan. Gatorna inom området förses med från biltrafik separerade gång- eller gång- och cykelvägar.

STRANDSSKYDD

I vilka delar förutsätter planen upphävande av strandskydd

Strandskyddet upphävs inom kvartersmark för idrottshall (N₁C) och förskola (S₁), samt för PARK.

Många gånger kan man välja att låta strandskydd ligga kvar inom park. I denna park planeras för en dagvattendamm, samt gång- och cykelvägar som behöver ha sådan standard (ska fungera som driftvägar för dammen) så att dessa anläggningar bedöms inkräkta i strandskyddet och ett upphävande bedöms därför nödvändigt.

Berörda strandområdets värden från strandskyddssynpunkt

Utifrån den naturinventering som genomförts presenteras här alla objekt med lokalt eller högre naturvärde och hur dessa värden hanterats i detaljplaneringen. Siffror hänvisar till numrering i naturvärdesinventeringen, se bifogad rapport.

Växt- och djurliv



Figur 21. Högt (rött) samt påtagligt (gult) naturvärde till vänster samt angivna buffertzoner enligt naturvärdesinventering utförd av Calluna maj 2017 till böger (blå skraffering utgör buffertzon på 10 meter och gul skraffering utgör utökad buffertzon angivna av naturvärdesinventeringen).

Vid naturvärdesinventeringen (utförd juni 2017) påträffades naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde (blandskog samt lövsumpskog). Vattendraget Rocklösaån har klassats som högt naturvärde.

En buffertzon har pekats ut kring Rocklösaån. Denna ska skyddas från åtgärder. Det är kommunens bedömning att detta bäst görs genom att delar av buffertzonen inklusive de påtagliga värdena på planområdets sida av ån planläggs som natur vilket ger kommunen rådighet att anlägga en brynzon mot ån som skyddar och stärker de naturvärden som har identifierats kring ån.

Inga särskilda naturvärden har identifierats längre från ån än vad som anges ovan.

Friluftsliv

Hela strandskyddsområdet är idag allemansrättsligt tillgängligt. Dock har det ingen tradition av att användas eftersom marken fram tills 2017 brukats som åkermark. Delar av det strandskyddade området är påverkat av anläggandet av Stavsvägen, för vilken strandskyddet upphävts i detaljplan D203 antagen 2010-06-16. Vägen har minskat rekreativvärde för strandområdet i planområdets sydöstra del.

De högsta rekreativvärdena bedöms finnas i åns direkta närhet, det vill säga inom det område som undantas från planläggning på grund av sina naturvärden. Vissa rekreativa värden som kan vara av värde för det rörliga friluftslivet finns även inom den zon från Rocklösaån där åns förekomst går att uppfatta visuellt. Vid platsbesök konstaterades att detta sker vid ett avstånd på cirka 50 meter från vattendraget, se bild nedan.



Figur 22. Vy 50 m från vattendruget

Effekter på området på grund av planläggning, sett utifrån strandskyddets syften

PARK och NATUR

Zonen närmast ån planläggs som PARK och NATUR. Åtgärden inom NATUR liksom anläggande av en dagvattendamm inom PARK syftar till att skydda och stärka de naturvärden som identifierats inom åns närhet. Parken planläggs som allmän plats för att säkerställa fri passage samt för att förstärka de befintliga rekreations- och naturvärdena.

N₁C Idrottshallens kvartersmark

Cirka 50 meter från Rocklösaån, i den del av det strandskyddade området som bedöms sakna rekreativvärden samt naturvärden planläggs ett område för en allmän idrottshall samt centrumverksamhet.

Inom idrottshallens kvartersmark har allmänheten tillträde till kvartersmarken ända fram till byggnadens fasad. Idrottshallen utgör också ett allmänt ändamål. Eftersom det rör sig om en offentlig verksamhet bedöms den inte ha någon hemfridszon. Den placeras som en fristående volym i parken för att förstärka upplevelsen av att vem som helst får vistas runt byggnaden. För att underlätta den fria passagen till vattenområdet lämnas ett brett parkstråk mellan idrottshall och förskola.

Zonen vid torget (C) och grönstråkets början vid lokalgatan ska utformas som en tydlig grön entré för att tydliggöra parken bakom idrottshallen.

S₁ Förskolans kvartersmark

En liten del av kvartersmarken för förskola placeras inom den strandskyddade zonen. Denna del regleras med prickmark vilket garanterar att den lämnas fri från bebyggelse. Skolans yta kommer inhägnas, men möjlighet finns för allmänheten att nyttja den på kvällstid samt på helger. Användningen bedöms inte påverka den allemansrättsliga tillgången till området mer än ytterst marginellt.

Särskilda skäl för upphävande av strandskydd inom detaljplanen

För att strandskyddet ska kunna upphävas krävs särskilda skäl (se MB kap 7 § 13). Dessa är att marken:

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att den saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

Skäl 5: behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området

Det huvudsakliga skälet till att upphäva strandskyddet i planområdet är att marken behöver tas i anspråk för att det angelägna allmänna intresset av tätortsutveckling och nya bostäder i bra lägen ska kunna tillgodoses. Planområdet ligger i det mest kollektivtrafiknära området i hela södra Tungelsta, med gångavstånd till både pendeltågs- och busstrafikförbindelser samt befintligt centrumområde norr om stationen. Enligt översiktsplan 2030 (antagen 2016) ska ny bebyggelse i första hand lokaliseras inom en radie av 600 meter från pendeltågsstationen. Detta bland annat med hänvisning till rådande trafiksituation längs med Tungelstavägen, väg 257.

I planprogrammet för Tungelsta, antaget 2008, pekas det aktuella planområdet ut som en tätare nod som förbinder Tungelsta centrum och bebyggelsen söder om järnvägen. Här ska bebyggelsen vara tätare samt inrymma centrumverksamhet. Detta förtätningsområde är en förutsättning för förtätning av övriga delar av det område som pekas ut söder om Rocklösaån. I Tungelsta utvecklingsprogram, antaget 2012 pekas området ut som förtätningsområde för centrumbildande verksamhet samt förtätningsområde för ca 900 bostäder.

Se ytterligare redogörelse för översiktsplan 2030, Tungelsta utvecklingsprogram 2012 samt planprogram för Tungelstas södra delar på sidorna 5-7.

I enlighet med tidigare antagna vägledande dokument är det aktuella planområdet alltså det mest angelägna och attraktiva området för förtätning med bostäder i södra Tungelsta. Den föreslagna kvartersstrukturen är en fortsättning på kvartersstrukturen i detaljplan D236 "Norra Lillgården" (antagen 2014-03-10) söder om det föreslagna planområdet.

Att planlägga området och möjliggöra en relativ tät bebyggelse med fler allmänna funktioner ses också som ett sätt att minimera bebyggelse på mer perifer jordbruksmark i kommunen och Tungelstas omnejd.

Behovet av bostäder

Haninge är en av de kommuner i Stockholms län där befolkningstillväxten är som störst. I och med byggstarten av den nya stadsdelen Vega och utbyggnaden av Haningeterrassen växer nu en regional stadskärna fram centralt i Haninges tätortsband. Haninge ligger även strategiskt mitt i

stråket mellan Globen och Norvik vilket väntas generera ytterligare tillväxt. Både befolkning och antalet företag och arbetsplatser växer ständigt varför bostadsfrågan i kommunen är akut. Den gällande översiktsplanen (antagen 2016) förespråkar att koncentrera ny bebyggelse och skapa täta stadsmiljöer i det befintliga tätortsbandet utmed pendeltågspåret och därmed bevara värdefulla natur- och kulturvärden. Med denna typ av utbyggnad kan dagens järnväg och vägar förbättras så att fler kan resa på ett hållbart sätt.

Behovet av idrottshall för allmänt ändamål

Idrottsfunktionerna för skolan i detaljplan D236 Lillgården ska rymmas inom kvartersmarken för idrottshall i detaljplan för Tungelsta södra. Det finns även ett utrett behov av en ny fullstor idrottshall i denna del av kommunen. Alternativa lokaliseringar av idrottshallen har utretts men bedöms inte fylla samma behov som den föreslagna idrottshallen gör. Detta har främst att göra med att ett mer kollektivtrafikhärläge inte står att finna i Tungelsta. Den placeras i anknjtnng både till en infartsparkering och i direkt anslutning till Tungelsta station, vilket gör den lättillgänglig för ett större upptagningsområde, den är lättillgänglig från Stavsvägen, som bedöms bli södra Tungelstas viktigaste trafikled, och ligger inom gångavstånd till den skola vars idrottsfunktioner den ska serva. Att den placeras i en park, i och i anslutning till strandskyddsområdet bidrar även till att uppmuntra till spontanidrott och friluftsliv längs med strandområdet. I sin nuvarande föreslagna placering utgör idrottshallen dessutom en bullerdämpande avskärmning från spåren.

Behovet av park samt dagvattendamm

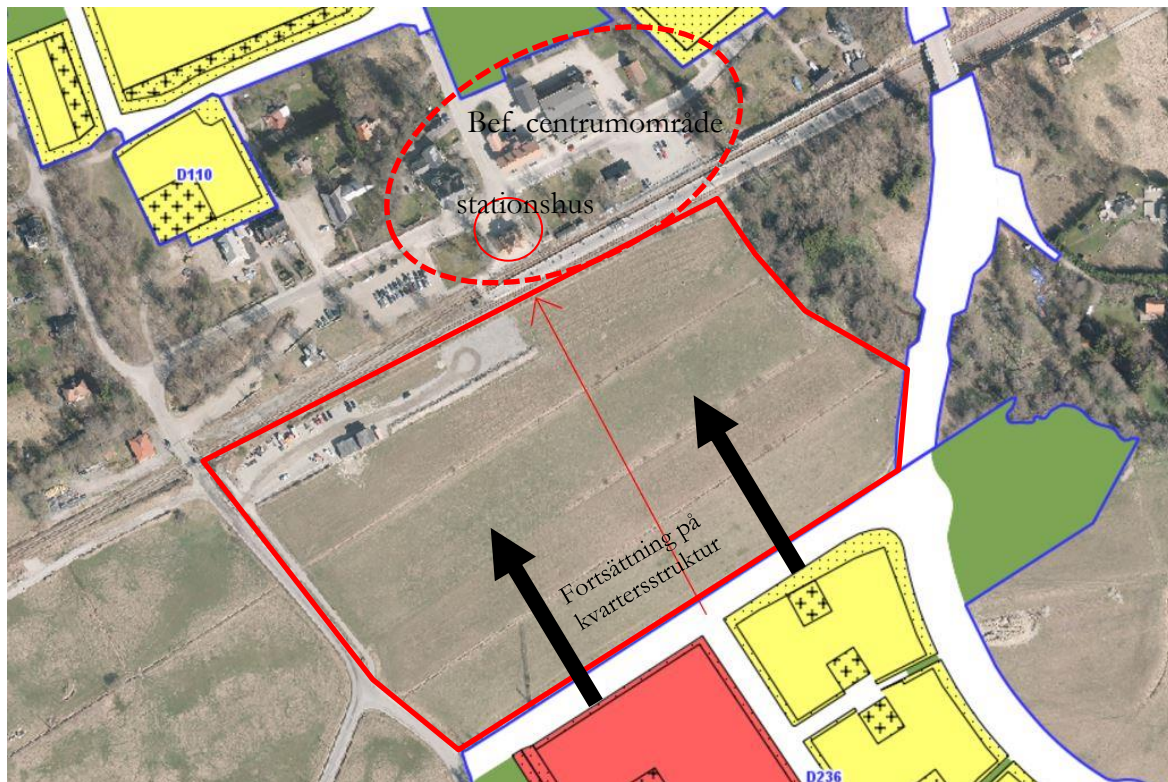
När bebyggelse är av sådan relativ tät karaktär är det av vikt att tillskapa allmänna rum dit kommunens alla invånare har tillgång. Parker av trädgårdskaraktär är också en stark lokal markör för Tungelsta, och denna park har potential att utformas med utgångspunkt i de befintliga lokala miljöerna. Parken förstärker de rekreativa värdena i området.

En mycket viktig funktion för planområdet blir dagvattendammen som bidrar till att bebyggelsen inte försämrar, om möjligt förbättrar, kvaliteten i ån och därmed dess naturvärden.

Möjligheten till annan lokalisering

Stora delar av kommunens landsbygd och glesbygd utgörs idag av brukningsvärd jordbruksmark. Den utpekade 600 metersradien från pendeltägsstationen i översiktsplanen är ett sätt att hushålla med jordbruksmarken och endast ta den i anspråk i de lägen som är kollektivtrafikhärläge. Avsikten är att inom denna zon ha tätare exploatering.

Bebyggelsen inom planområdet måste förhålla sig till befintlig bebyggelse, som består av villabebyggelse och bebyggelse i trädgårdstadskaraktär och är relativt låg. På andra sidan spårområdet finns dessutom ett flertal byggnader av kulturhistoriskt värde som den nya bebyggelsen måste förhålla sig till.



Figur 23. Bebyggelsen sker som en fortsättning på påbörjad planstruktur i detaljplan för Lillgården.

Det aktuella planområdet förbinder planområde D236 med stationsområdet med en ny gata (gata A, se figur 18 sidan 28). Gatan förstärker siktlinjen mot det gamla stationshuset, som är ett mycket viktigt landmärke för centrala Tungelsta. Närmast stationsområdet tillförs även ny centrumbebyggelse med en allmän idrottshall samt verksamhetslokaler som kompletterar befintlig centrumbebyggelse. På så vis skapas en naturlig sammanlänkning mellan de norra och södra delarna av centrala Tungelsta, vilket är av största vikt för all kommande planering söder om Tungelsta station.

Marken väster om planområdet är i översiktsplan 2030 utpekad som gles stadsbygd och har därmed bedömts vara mindre lämpad för bebyggelse med flerbostadshus. Därmed kan planområdet inte skjutas väster om Söderbyvägen. En förskjutning av bebyggelsen västerut, utanför den strandskyddade zonen, skulle alltså innebära en betydligt lägre exploateringsgrad som i mycket lägre grad tillfredsställer det akuta behovet av att tillföra nya bostäder i kommunen och till tätorten Tungelsta. På grund av de kulturhistoriska värdena och vikten av anpassning till befintlig bebyggelsestruktur kan minskad tillgänglig markyta för bebyggelse inte heller kompenseras genom att lägga till ett stort antal våningar. Vidare är Tungelstas vägnät i dagsläget så belastat att det är av största vikt att uppmuntra resande med kollektivtrafik, särskilt till sådana verksamheter som en idrottshall, som drar många besökare.

Avvägning mellan olika intressen

Kommunen har gjort en avvägning mellan det allmänna intresset av att bygga ett stort antal bostäder och en idrottshall mot det allmänna intresset att bevara obebyggd mark i strandnära områden. Det allmänna intresset av att bygga bostäder kan preciseras i att det aktuella planområdet utgör en centrumnod som är förutsättning för all vidare exploatering söder om Tungelsta station. Den nya lokalgatan till pendeltågsstationen, centrumverksamheten samt idrottshallen utgör sådana funktioner som är nödvändiga även för bebyggelsen söder och väster om planområdet.

I en avvägning mellan det allmänna intresset av att säkerställa strandskyddets syften och det allmänna behovet av nya bostäder i kollektivtrafiknära läge, en ny förskola samt en ny idrottshall är planavdelningens bedömning att den nya föreslagna exploateringen är av större allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Den bedöms skapa sådana långsiktiga fördelar för samhället som anges i Prop. 2008/09:119. Den zon som bedöms vara mest värdefull för strandskyddets syften skyddas och görs mer lättillgänglig genom planförslaget. Den negativa påverkan på djur- och växtliv samt allemansrättens tillgång till strandområdet bedöms vara så marginell att den saknar betydelse för strandskyddets syften.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Buller

Bullersituationen har utretts av Nitro Consult under hösten 2017. Resultatet visar att planområdet utsätts för trafikbuller både från järnväg och från kringliggande gator: Söderbyvägen, Lillgårdsvägen och Stavsvägen.

Bullerberäkning har gjorts för 2030 med förutsättning att planområdet samt planområdet för detaljplan Lillgården (D236) är utbyggd samt med prognos för järnvägen handhållet av Trafikverket³.

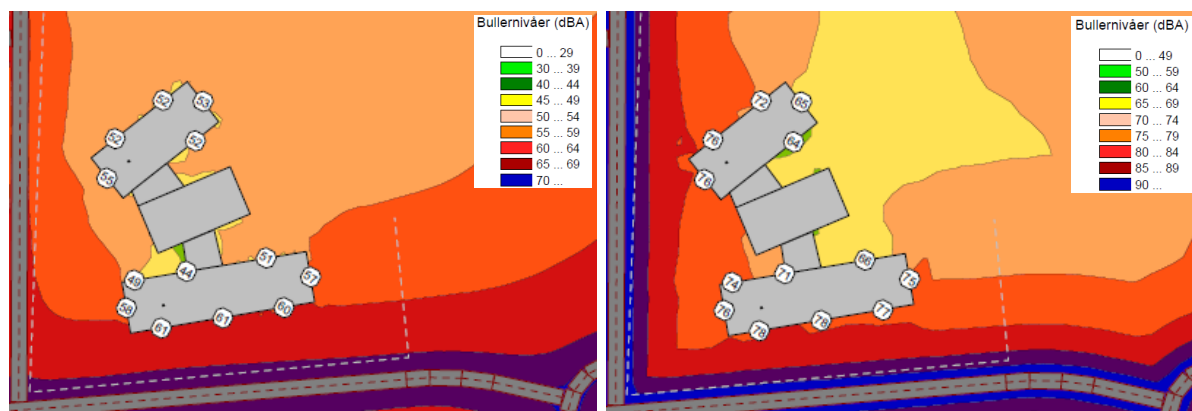
Bostäder

Riktvärdena för ekvivalent ljudnivå vid fasad bedöms hållas i alla lägen utom delar av fasader mot Söderbyvägen och Lillgårdsvägen. I de lägen där ekvivalent ljudnivå vid fasad bedöms kunna bli mer än 60 dBA reglerar detaljplanen att bostadslägenheter större än 35 kvm bruksarea ska utformas så att minst hälften av boningsrummen vetter mot bostadsgård (m₂).

Alla bostadsgårdar bedöms ha områden med tillräckligt låga bullernivåer, ekvivalent och maximal nivå. På delar av bostadsgårdarna överskrider dock bullerriktvärdena och det är därför viktigt att de delarna av gården med mindre än 70 dBA hålls tillgängliga för alla boende inom kvarteren att nyttja.

Förskola

Enligt genomförd bullerutredning ligger förskolans tomt i ett läge som utsätts för trafikbuller från Stavsvägen och Lillgårdsvägen. Bullerutredningen visar att främst riktvärden för ekvivalenta ljudnivåer kan komma att överskridas, men att huvudbyggnad eller bullerskärm kan bidra till att ge tillräckligt låga bullernivåer.



Figur 24. Ekvivalenta respektive maximala ljudnivåer vid förskolan.

³ Trafikverkets prognos för järnvägen gäller 2040. Mängden tåg på järnvägen antas öka mellan 2030 och 2040 och därmed anses underlaget täcka belastningen år 2030.

Planförslaget reglerar att förskolegård ska anordnas så att halva lekytan skyddas från trafikbuller över 50 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maximal nivå (m_4). Godtagbara ljudnivåer ska säkerställas med hjälp av byggnads placering samt eventuellt kompletterande bullerskydd.

Transporter med farligt gods

En utredning har genomförts av ÅF med syfte att utifrån ett personriskperspektiv bedöma om Tungelsta stationsområde, del av Stav 1:38, är lämpligt för nyexploatering.

Vid riskidentifieringen framkom att det framförallt är närheten till Nynäsbanan som utgör en risk. Riskbidraget från övriga riskkällor bedöms vara försumbara i sammanhanget. Längs med Nynäsbanan transporteras farligt gods och mängderna bedöms öka i samband med ibruktagande av Norviks hamn. Tre olycksscenarier har valts ut för vidare analys:

- Olycka med kondenserad brandfarlig gas (Klass 2.1)
- Olycka med kondenserad giftig gas (Klass 2.3)
- Olycka med brandfarlig vätska (Klass 3)

Scenariernas sannolikhet och konsekvens har därefter beräknats, varefter de sammanvägts för att erhålla en uppfattning om den totala risknivån för planområdet.

Riskenivåerna för planområdet är generellt sådana att de kan anses acceptabla. Allra närmast spårområdet är risken hög och hamnar något över kriteriet för oacceptabel risk men inom det området möjliggörs inte bebyggelse och stadigvarande vistelse uppmuntras ej. Utredningen anser därför att det är rimligt att värdera riskreducerande åtgärder för att kunna genomföra planförslaget.

Den olyckstyp som driver individrisken närmast den oacceptabla gränsen är stora utsläpp av brandfarlig gas, pölbränder och mekanisk skada till följd av urspårade tåg. För samhällsrisken bidrar även utsläpp av giftig gas till att risknivån blir högre.

De riskreducerande åtgärder som bedöms vara effektivast är de som begränsar konsekvenserna i nära anslutning till spårområdet. Här utgör skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg den största riskreducerande åtgärden, följt av att markytan mellan spår och byggnad utformas så att pölbildning försvåras och att det inte uppmuntras till stadigvarande vistelse.

Vilka byggnadstekniska åtgärder som krävs för att uppnå godtagbar risk framgår av tabell 1. Kraven på byggnadstekniska åtgärder gäller all bebyggelse.

Ur det riskperspektiv som den genomförda utredningen utgår från bedöms det sammanfattningsvis som lämpligt att byggnation ska kunna ske, förutsatt att de rekommenderade åtgärderna genomförs och att inte riskbilden med avseende på riskkällor nära planområdet förändras väsentligt.

Samtliga bostadskvarter uppförs mer än 50 meter från järnvägen (spårmitt). Inom 100 meter från järnväg (spårmitt) reglerar m_1 att friskluftsintag ska placeras högt och vänds bort från järnväg. Byggnad för idrottshall och centrumändamål (N_1C) ligger delvis mindre än 50 meter från järnväg. Här reglerar m_3 att byggnad utformas så att det är möjligt att utrymma i riktning bort från järnväg.

Skyddsavstånd från Nynäsbanan [m]	Riskreducerande åtgärder
100-50	<ul style="list-style-type: none"> • Ventilationssystemet utformas så att det motverkar spridning av giftig gas utifrån. Friskluftsintag placeras högt och vänds bort från Nynäsbanan (skyddad sida).
50-30	<ul style="list-style-type: none"> • Byggnader utformas så att det är möjligt att utrymma i riktning bort från Nynäsbanan. • Ventilationssystemet utformas så att det motverkar spridning av giftig gas utifrån. Friskluftsintag placeras högt och vänds bort från Nynäsbanan (skyddad sida).
30-25	<ul style="list-style-type: none"> • Fasader utförs i brandteknisk klass EI 30. Fönsterytor kan utföras utan brandteknisk klass. • Byggnader utformas så att det är möjligt att utrymma i riktning bort från Nynäsbanan. • Ventilationssystemet utformas så att det motverkar spridning av giftig gas utifrån. Friskluftsintag placeras högt och vänds bort från Nynäsbanan (skyddad sida).

Tabell 1. Riskreducerande åtgärder på olika avstånd från Nynäsbanan.

Trygghet och säkerhet

Inom området ska trygga gator skapas med plats för gång- cykel och biltrafik. Bebyggelsen ska utformas så att ”ögon på gatan” möjliggörs. Fönster som vetter mot gatan, liksom att en glasad fasad på idrottshallen som gör att fasaden mot parken upplevs som en framsida snarare än en baksida. God belysning av gator och gång- och cykelvägar bidrar också till trygghet och säkerhet.

Elnätsstationer

Två elnätsstationer uppförs i området. Elnätsstationer som finns utomhus ger på några meters avstånd mycket låg exponering för magnetfält enligt skriften ”Magnetfält och hälsorisker” (Strålsäkerhetsmyndigheten). Elnätsstationerna har mer än 35 meter till bostadsbebyggelse. En placeras intill idrottshall och på cirka 15 meters avstånd från förskolans gård.

DJURHÅLLNING

Närliggande hästverksamheter bedöms ligga på tillräckligt avstånd för att dessa inte ska utgöra störning på planområdets bostadsbebyggelse.

RADON

Det finns inga uppgifter om höga radonvärden i området.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Grundförstärkning kommer behövas för all byggnation, eftersom berggrunden ligger ca 5-16 meter under marknivå. Viss sättningsrisk förekommer, främst vid öppna schakt. Detaljstudier måste göras för respektive anläggning men generellt rekommenderas grundläggning genom pålning. Jordlagerförhållanden och djup till fast botten/ berg samt planerade golv- och marknivåer med mera styr val av grundlaggningsmetod för nya byggnader och anläggningar. Den geotekniska utredningen beskriver rekommenderade åtgärder mer i detalj.

Schakt bedöms inte kunna utföras med slänt utan stödkonstruktion rekommenderas. Tillfälliga schakter kan göras till maximalt 2 m djup. Vid djupare schakter och för permanenta slänter måste stabiliteten klarläggas i varje enskilt fall.

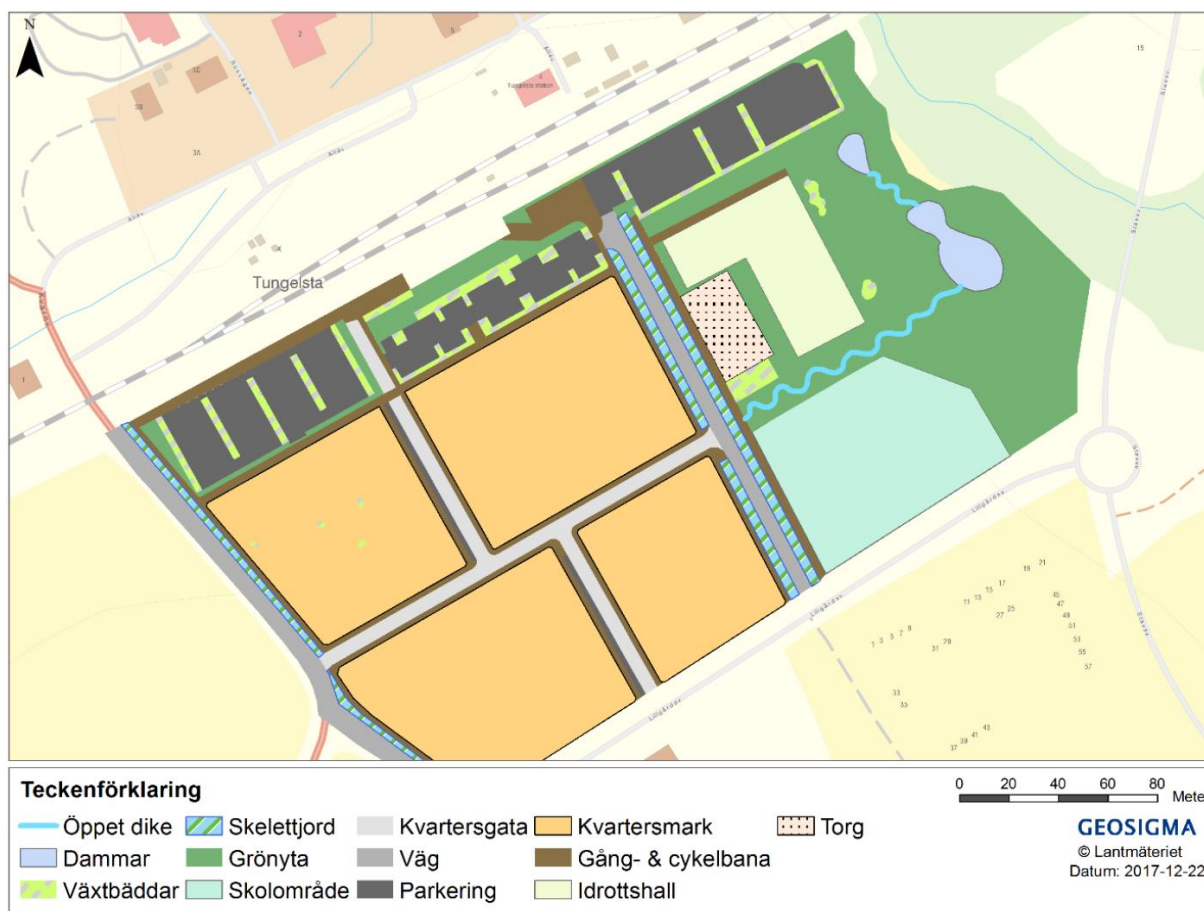
Grundläggning av husen närmast Lillgårdsvägen kommer till viss del att ske strax under grundvattenytan vilket innebär att en tät konstruktion bör väljas i dessa delar. Ofarligt dagvatten inom innergårdarna i kvarteren närmast järnvägen bör om möjligt låta infiltreras lokalt för att på så vis minska reduktionen av grundvattenbildningen och utläckaget av grundvatten längs med Rocklösaån.

Det bör inte anläggas källarplan i kvarteren närmast järnvägen, eftersom dränering av linser av vattenförande sandlager som förekommer i dessa delar av området kan innebära en trycksänkning i lerlagren över ett större område med möjliga sättningar som följd. Detta regleras i planförslaget med planbestämmelse **b**₂.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

Mark motsvarande minst 6,5 % av den totala hårdgjorda ytan inom kvartersmark respektive allmän platsmark ska reserveras för infiltrationsytor för dagvattenhantering. Detta regleras i bestämmelse **b**₁ samt **b**₂. Denna yta kan delas upp och placeras utifrån de lokala förutsättningarna inom detaljplan dit dagvatten från de hårdgjorda ytorna leds och infiltreras. Mark och tak med vegetation, planteringar/rabatter samt vattenytor och permeabla semihårdgjorda ytor räknas inte som hårdgjorda ytor.



Figur 25. Dagvattenutredningens förslag på princip för dagvattenhantering inom planområdet.

För att uppnå tillräcklig rening och fördröjning rekommenderas för infiltrationsytorna ett djup på en meter och en medelporositet på 30 %. Dessa infiltrationsytor ska utrustas med brännings-
möjligheter och dräneringsrör kopplade till de allmänna dagvattenledningarna.

Höjdsättningen ska utföras så att vatten från hårdgjorda ytor leds mot infiltrationsyta eller annan dagvattenanläggning. Från respektive dagvattenanläggning ska sedan dagvatten efter rening och fördröjning ledas till dagvattendammarna i norra delen av området. Vid kraftiga regn måste även dagvattnet ha sekundära rinnvägar, dessa är främst vägarna inom planområdet. Det är därför viktigt att vatten ska kunna ta sig till vägarna och därifrån vidare ner till dagvattendammarna. I de fall dagvatten saknar sekundära vägar vid skyfall, bör strategiskt utvalda områden inom kvarteren (även kallat multifunktionella ytor) tillåtas översvämmas tillfälligt utan att det uppstår skador på byggnader.

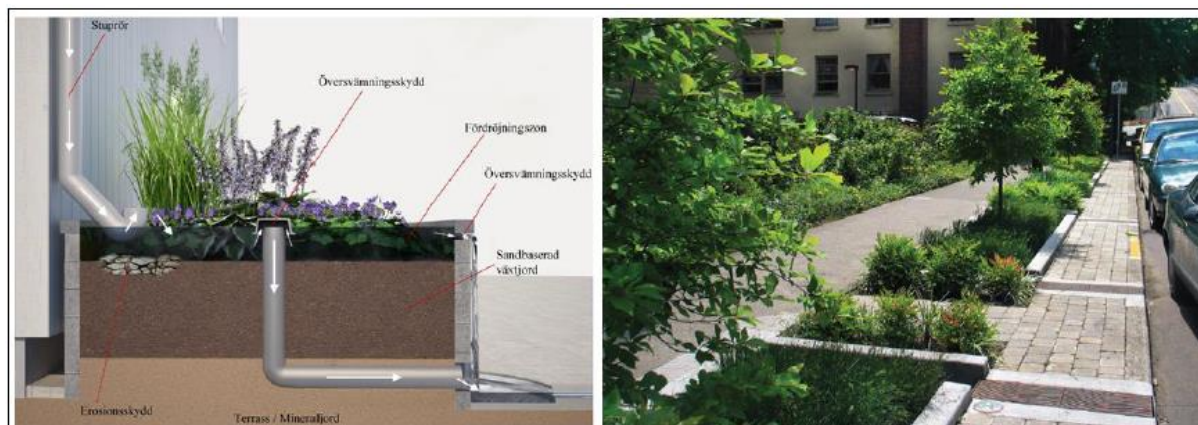
Kvartersmark

Dagvatten som faller inom kvartersmark ska omhändertas lokalt inom kvartersmark. Gemensamma lösning för dagvatten får ordnas inom kvartersmark (**b₁**). Till exempel kan bostadskvarteren samla en del av sina ytor för dagvattenhantering inom det gemensamma vägområdet. Utförandet av dessa infiltrationsytor som anges i bestämmelse b₁ kan variera, förslag presenteras nedan.

I första hand föreslås växtbäddar/biofilterytor för hantering av takvatten och dagvatten från hårdgjorda ytor. Växtbäddarna byggs traditionellt upp av ett dräneringslager i botten för att överlagras av en mineraljord och överst en jordblandning (växtbädd) som ger förutsättningar för växterna att klara sig. Ett annat tillvägagångssätt är att växtbädden konstrueras som en skelettjord där krossmaterial blandas med biokol och kompostmaterial. Detta kräver mindre skötsel än en traditionell växtbädd då risken för igensättning minskar, samtidigt som magasineringen av dagvatten förblir hög.

Gröna tak ska övervägas, detta på de tak som ges sådan lutning där gröna tak har möjlighet att ge en fördröjande effekt, främst på mindre takytor så som tvättstugor, soprum med mera. I komplement till detta bör nedsänkta ytor implementeras för magasinering av dagvatten från kraftiga skyfall.

Kring parkeringar föreslås växtbäddar för rening och magasinering av dagvatten. Från gator inom kvartersmark föreslås att dagvatten leds ner i skelettjordar under markytan. Skelettjorden kan med



Figur 26. Exempel på hur en växtbädd kan byggas upp, upphöjd eller nedsänkt.

KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

BEHOVSBEDÖMNING - MILJÖKONSEKVENSER

Enligt Miljöbalken 6:11 gäller det att kommunen, när man tar fram en detaljplan, alltid ska bedöma om det ska göras en miljöbedömning av detaljplanen. Denna bedömning kallas behovsbedömning och ska alltid göras för detaljplaner med normalt förfarande.

Behovsbedömningen är en utredning som ger svar på om detaljplanens genomförande medför en betydande miljöpåverkan. Om kommunen anser att den gör det ska man göra en miljöbedömning, där det bland annat ingår att göra en miljökonsekvensbeskrivning, MKB.

Miljökvalitetsnormer

Rocklösaån mynnar i Vitsån som har fastställt MKN god ekologisk status med tidsfrist till 2027. Vitsån har idag måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Planområdet ligger inom det större avrinningsområdet "mynnar i havet", det vill säga att slutlig recipient för planområdets dagvatten är Horsfjärden. Horsfjärden är en kustvattenförekomst med MKN god ekologisk status med tidsfrist till 2027. Idag har den måttlig ekologisk status. Den uppnår god kemisk status med undantag för överallt överskridande ämnen. Med i planbeskrivningen angivna åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten ska negativ påverkan på recipient med MKN undvikas.

Planområdet ligger på en grundvattenförekomst, "Västerhaninge-Tungelsta", och omfattas av MKN för grundvatten. Grundvattenförekomsten har god kemisk status (tillförlitlighet medel) och god kvantitativ grundvattenstatus (tillförlitlighet låg) enligt preliminär bedömning 2015. Dock anges att det råder risk att kemisk status inte uppnås till 2021 (källa: VISS).

Geoteknisk utredning har utifrån kartläggning av jordarter dragit slutsatsen att grundvattenförekomsten enbart överlappar en mindre del av planområdet. En viss risk för påverkan på grundvattnet föreligger då grundläggningen av den nya bebyggelsen sker genom pålning. Den hydrogeologiska utredningen visar dock att påverkan endast är lokal inom planområdet.

Stadsbild

Exploateringen innebär en påtaglig förändring av landskapsbilden både inifrån planområdet men även sett från kringliggande vägar och från Tungelsta station. Det idag karaktäristiska öppna jordbrukslandskapet kommer att ersättas av bebyggelse och en park som kommer bli synlig från angränsande områden. Planområdet angränsar till den kulturhistoriskt intressanta miljön i Tungelsta. Från vissa stråk planeras siktlinjer mot stationshuset. Påverkan på landskapsbilden innebär även att en viktig länk mellan befintlig bebyggelse och centrumområdet skapas, vilket är positivt.

Kulturmiljö

Det kulturhistoriska landskapet förändras när jordbruksmark tas i anspråk för ny bebyggelse. Planområdet angränsar till den kulturhistoriskt intressanta miljön i Tungelsta. Från vissa stråk planeras siktlinjer mot stationshuset.

En arkeologisk utredning har genomförts inom planområdet (Kraka kulturmiljö AB, 2017). Inventering och utgrävning visade att hela området utgjorde ett boplatssläge med många fornlämningar runtom. I den sydvästra delen påträffades tre bottnar av härdar som visar på rester av en boplatz eller ett aktivitetsområde som till största delen är bortodlat. Två av dem har C14-daterats, anläggning 3 till 125–220 e. Kr. och anläggning 1 till 340-410 e. Kr. I och med dokumentationen och dateringen av härdarna är boplatzen undersökt och borttagen.

Natur och landskapsbild

Planförslaget medger bebyggelse på jordbruksmark vilket är en negativ påverkan på naturmiljön. Inför markarbete i området behöver problemet med jättelokan tas om hand i enlighet med kommunens bekämpningsplan. Det är även rekommenderat att plantera träd (ex. klibbal) längs med Rocklösaån som skuggar och därmed hämmar tillväxten av jätteloka. I det planerade parkområdet föreslås att det planteras sälg, lönn och blommande buskar.

Förslaget bedöms inte påverka åns naturvärde negativt, då en buffertzons till ån kommer att hållas. Det naturvärdesobjekt som har identifierats inom planområdet skyddas som naturmark i planförslaget. Större delen av buffertzonen längs med ån kommer ligga utanför planområdet och ges därmed inget skydd genom planen.

Då staren är knuten till det öppna jordbrukslandskapet finns risk för negativ påverkan då detta ska exploateras enligt planförslaget. Då planförslaget skyddar sumpskogen som hyser rödlistade arter som källpraktmossa och troligen myskbock undviks negativ påverkan på dessa arter. Med föreslagna åtgärder för dagvatten bedöms arterna i Rocklösaån inte påverkas negativt.

Planförslaget innebär negativ påverkan på spridningsförutsättningar för arter kopplade till öppen mark då denna ianspråkats. För att stärka sambandet för arter knutna till öppen mark rekommenderas att näringsfattig jordmån skapas i delar av parken och att man avvaktar och ser vilka växter som kommer i vissa delar. I andra kan man plantera växter som är viktiga för pollinatörer, t ex. ängsväxter med stort inslag av ärtväxter, blåeld, fibblor m fl. Risk finns att spridningsvägar i ån påverkas om föroreningshalterna ökar. Rening av dagvatten ska ske inom planområdet.

Rekreation

Planområdet tillför flera nya mötesplatser såsom ett torg, en idrottshall med tillhörande anläggningar, gårdsmiljöer samt en ny park som anläggs längs ån. De rekreativa värdena har potential att förbättras vid anläggande av park i planområdet längs med ån samt anläggandet av en allmän idrottsanläggning och ny allmän platsmark.

Strandskyddet upphävs och den allemansrättsliga zonen vid ån minskas genom byggnation av idrottshall och förskola. Zonen blir dock mer tillgänglig i och med att park anläggs.

BARNKONSEKVENSER

Detaljplanen tillför en allmän idrottsanläggning till Tungelsta. Denna har potential att bidra till barn och ungdomars fritid och hälsa.

Detaljplanen medger en förskola för att svara på behov av förskoleplatser i Tungelsta i och med tillkommande bostadsbebyggelse.

Potential finns för att skapa goda lek- och vistelsemiljöer för barn och ungdomar på såväl bostadsgårdar som i park och på förskolans utegård, vilken kan nyttjas av allmänheten under helger och kvällar.

Trygga och säkra utemiljöer behöver säkerställas under planens genomförande. Se avsnitt Trygghet och säkerhet sidan 38. Lillgårdsvägen bedöms kunna bli tätt trafikerad vilket innebär att trafiksäkra vägar till skola, förskola och idrottshall behöver säkerställas.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Idag utgörs planområdet av flera fastigheter: del av Stav 1:38, del av Hammar 1:83, del av Ålsta 2:62, del av Tungelsta 10:46, del av Hammar 1:84 samt del av Tungelsta S:2.

Parallellt med pågående planarbete sker fastighetsreglering mellan Ålsta 2:62 (Staten Trafikverket) och Hammar 1:83 (Haninge kommun) vilket medför att fastighetsgräns kommer att flyttas. Plangräns kommer efter den fastighetsregleringen är klar läggas i fastighetsgräns mellan dessa båda fastigheter. Plangränsen kan alltså komma att korrigeras mellan samrådsskede och granskningsskede.

Nedan beskrivs de konsekvenser som kommer av att detaljplanen genomförs. Det förutsätts att ovan nämnda reglering är genomförd och med Hammar 1:83 avses därför dess framtida omfattning.

Delar av Stav 1:38, Hammar 1:83, del av Tungelsta 10:46, del av Hammar 1:84 och del av Tungelsta S: 2 tillfaller kommunen och utgör till största del allmän plats: CYKEL₁, GATA₁, GATA₂, TORG, PARK samt NATUR, men även kvartersmark för e-område för teknisk anläggning, elnätsstation.

Del av Hammar 1:83 och del av Stav 1:38 tillfaller exploatören och utgör i planförslaget område för bostäder (B), idrottshall och centrumändamål (N₁C), förskola (S1) samt parkering (P).

Delar av Hammar 1:83, Stav 1:38 samt Tungelsta 10:46 kommer bilda fastighet för ändamål infartsparkering. Ytbehov är inte fastställt.

Generellt för gemensamhetsanläggning: Andelstal ska fördelas efter respektive fastighets nytta av gemensamhetsanläggningen.

Servitut för tillgång till åkermarken över kommunal fastighet Tungelsta 10:46 finns. Dessa fyller efter detaljplanens genomförande ingen funktion.

Markanvändning enligt detaljplan	Lantmäteriförrättning	Gemensamhetsanläggning	Servitut, rättighet
Gång- och cykelväg (CYKEL ₁), Lokalgata (GATA ₁), Huvudgata (GATA ₂), TORG, PARK, NATUR samt tekniska anläggningar (E)	Området överförs till fastighet Tungelsta 10:46 som utgör en större fastighet med allmän plats inom närområdet.	Nej	Inga kända.
Bostäder (B)	Bildar egen fastighet. Fastighet för bostadsändamål kan om behov finns regleras till mindre fastigheter samt eventuell fastighet för gemensamhetsanläggning. Fastighetsgränser bör då överensstämja med i detaljplanen angivna gränser för kvarteren.	Om användningsområde B samt B ₁ styckas i enskilda fastigheter bildas gemensamhetsanläggning för gata samt dagvattenhantering. Ingående fastigheter blir de fastigheter som har minst en entré och minst en infart till garage via gatan.	Inga kända.
Motionsanläggning och Centrum-verksamhet (N ₁ C)	Bildar egen fastighet.	Kan ingå i gemensamhetsanläggning för parkering om sådan skapas inom yta för P.	Genom område löper markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Ledningsrätt bör bildas.
Förskola (S ₁)	Bildar egen fastighet	Nej.	Eventuellt markreservat och ledningsrätt för underjordiska ledningar. Utreds i kommande planarbete.
Parkering (P och P ₁)	Planförslaget medger att egna fastigheter bildas för parkeringsändamål. Kan ingå i bostadsfastighet. Del av ytan för P kan ingå i fastighet för idrottshall och centrumändamål.	Gemensamhetsanläggning för parkering kan bildas. Ingående fastigheter blir antingen (1) fastigheter för bostadsändamål, eller (2) fastigheter för bostads- såväl som för motionsanläggning och centrumändamål	Inom område för P löper markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Ledningsrätt bör bildas.
Parkering	Egen fastighet för infartsparkering inom kvartersmark bör bildas.	Nej.	Genom område löper markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Ledningsrätt bör bildas.

Tabell 2. Fastighetsrättsliga konsekvenser av planen.

DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE

ALLMÄNT

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

Tidplan

Plansamråd: kvartal 1 2018

Granskning: kvartal 3 2018

Stadsbyggnadsnämndens antagande: kvartal 4 2018

Preliminär byggstart, kvartal 1 2019

Utbyggnaden delas förslagsvis in i etapper där första etappen kan komma att utgöras av idrottshallen samt utbyggnad av gata från Söderbyvägen fram till idrottshallen. Även parkeringsytan avses anläggas i denna första etapp. I ett senare skede planeras och byggs resterande kvartersmark ut.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det planen vinner laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad bygg rätt).

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning allmän platsmark

Huvudmannaskap för allmän platsmark

Haninge kommun blir huvudman för allmänna gator och andra allmänna platser. Kommunen är därmed ansvarig för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmänna gator, torg vid spåret samt parkmark.

Huvudmannaskap för vatten och avlopp

Inom planområdet ska även kommunala vatten-, spill- och dagvattenledningar (VA-ledningar) anläggas, förutom de redan befintliga, för vilka kommunen ska vara huvudman. Detta innebär att kommunen ansvarar för ledningarnas utbyggnad samt framtida underhåll fram till och med varje enskild förbindelsepunkt. VA-ledningarna förläggs i allmän platsmark. Även dagvattendammen/-damarna ska anläggas och drifas av Haninge kommun.

Huvudmannaskap för kvartersmark

Enskilda byggnader och anläggningar

Exploatören ansvarar för utbyggnad samt framtida underhåll av byggnader och anläggningar såsom till exempel vägar och parkering inom kvartersmark. Undantaget från detta är infartsparkeringen som anläggs av kommunen.

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

Gemensamma anläggningar

Ansvar för inrättande, utbyggnad samt framtida drift och underhåll av eventuella gemensamhetsanläggningar inom kvartersmark (områden markerade med g₁ i plankartan) ligger på de i anläggningssamfälligheten ingående fastigheternas ägare.

E-områden

Två E-områden reserveras för transformatorstation. Ledningshavare ansvarar för utbyggnaden av sina anläggningar, samt för att tillförskaffa sig erforderlig markåtkomst.

Ledningar – el och tele

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

Upplåtelseform

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

TEKNISKA FRÅGOR

Trafik

I och med detaljplanens genomförande kommer gator byggas ut i planområdet. Två allmänna gator byggs och förbinder på så sätt Lillgårdsvägen och Söderbyvägen. Dessa båda gator kommer bli kommunala gator och utgöra allmän plats. Lillgårdsvägen breddas för att möjliggöra gång- och cykelväg på dess norra sida. Gång- och cykelvägen längs med Söderbyvägen förlängs.

Från passage under järnvägen går en gång- och cykelväg som möter Söderbyvägen. Från en punkt mitt på denna sträcka anläggs en gång- och cykelväg som även förbinder passagen med torgytan vid spåret. Från passagen under järnvägen upp till torget avses en trappa anläggas. Detta utreds närmre och samråds med Trafikverket under kommande skeden av planläggning samt projektering.

Utbyggnad av ovanstående genomförs av kommunen.

Inom användningsområden B avses kvartersgator byggas ut för angöring till bostäderna. Dessa blir enskilda gator och omfattas av eventuell gemensamhetsanläggning. Dessa byggs ut och bekostas av exploitören, lämpligen i samråd med kommunen.

Vatten och avlopp

Bebyggelsen ska anslutas till det kommunala VA-nätet vid av kommunen angiven anslutningspunkt. Utbyggnad genomförs av kommunen.

Genom området löper VA-ledningar, inom såväl allmän plats som kvartersmark. Dessa avses ligga kvar och beläggas på kvartersmark i planen med markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, u-område (u₁). Inom u-område kommer kommunen säkerställa ledningsrätt.

Övriga ledningar

Tele- och fiberledningar finns inom området. Vissa av dessa går i konflikt med den föreslagna utbyggnaden och behöver flyttas. Utredning av detta sker framöver under planarbete och projektering.

Vattenfall El kommer anlägga två elnätstationer inom planområdet, på anvisade platser (E).

Behov av utbyggnad och samordning kring detta utreds framöver under planarbete och projektering.

Flytt av ledningar utförs av ledningsägaren och bekostas av exploatören.

Byggetablering, byggtrafik och tillgänglighet

I god tid före byggstart ska exploatörerna samråda med kommunen om vilka ytor som behövs för byggetablering och byggtrafik samt under hur lång tid dessa behövs. Tillgänglighet och tekniska anslutningar ska säkerställas under hela utbyggnadsperioden. Med tillgänglighet avses allmänhetens tillgång till angränsande kvarter och rekreationsområden.

Utbyggnaden ska ske miljömässigt med källsortering av bygg- och rivningsmaterial. Vegetation och naturmark som ska bevaras ska inhägnas och skyddas så att den ej kommer till skada under byggtid. Erforderliga åtgärder för att förhindra förorening av dagvatten ska vidtas.

Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser ska följas. Eventuella sprängningsarbeten ska planeras och utföras enligt gällande föreskrifter. Vid sprängningsarbeten nära järnvägen krävs att kontrollprogram tas fram och att dialog förs med Trafikverket.

AVTAL

Exploateringsavtal ska tecknas med exploatören.

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

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Mark inom planområdet ägs av kommunen, enskild fastighetsägare samt av en samfällighet. Planområdet kommer att delas in i ett lämpligt antal nya fastigheter. Fastighetsstrukturen fastställs inte i detaljplanen.

Fastighetsbildning inom detaljplan kommer att kunna ske när detaljplanen har vunnit laga kraft. Kommunen ansöker om fastighetsbildning av allmän platsmark och ansökan om ledningsrätt för underjordisk VA-ledning. Exploatören bekostar fastighetsbildningen. Exploatören ansöker om och bekostar övriga lantmäteriförrättningar som krävs för genomförandet av detaljplanen, exklusive ledningsrätter.

Fastighetsbildning, inrättande av eventuella gemensamhetsanläggningar och andra fastighetsrättsliga frågor handläggs av lantmäterimyndigheten.

Ledningshavare ansvarar för att lösa rättigheter för sina respektive ledningar.

Gemensamhetsanläggningar

För gemensamma anläggningar, som betjänar de fastigheter som kan bildas inom planområdet, kan gemensamhetsanläggningar vid behov inrättas. Gemensamhetsanläggning kan exempelvis omfatta gator inom kvarteretsmark, parkeringar, dagvattenanläggningar, belysning, avfallshantering och dylikt. Vid anläggningsförrättningen bestäms eventuell gemensamhetsanläggnings omfattning, deltagande fastigheter samt andelstal för drift och underhåll.

Tillträde

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

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnader

Kommunens kostnader för utbyggnad av den allmänna platsmarken inom planområdet, vilken omfattar lokalgator, torg- och parkområde samt övriga allmänna anläggningar kommer att bekostas av exploatören.

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

Exploatören svarar för alla exploateringskostnader inom respektive kvarter.

UTREDNINGAR

- Riskutredning för detaljplan, Stav 1:38 Tungelsta södra, Haninge kommun. ÅF consult, 2017-04-24
- Härddar vid Tungelsta by. Arkeologisk utredning inför ny detaljplan. Fastighet Stav 1:38, Västerhaninge socken, Haninge kommun Södermanland. Rapport 2015:5. Kraka Kulturmiljö
- Tungelsta, Haninge kommun, Beräkning av externbuller från trafik, Fastighet 1:38, Nitro Consult, 2017-12-15
- Dagvattenutredning för Tungelsta Södra, Haninge kommun, Geosigma, 2017-12-22
- Geoteknisk utredning, Projekterings PM/Geoteknik och grundvatten, Detaljplaneområde Tungelsta Söder, Stav 1:38, SWECO CIVIL AB, 2017-12-15
- Tungelsta, i Haninge kommun. Naturvärdesinventering, bedömning av spridningssamband och bekämpning av jätteloka samt förslag på kompensationsåtgärder. Calluna, 2017-06-20
- PM Trafikanalys, Tungelsta. M4 Traffic, 2017-12-15
- Solstudie 2017-12-22

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden är 10 år efter det att planen vunnit laga kraft. Genomförandetiden anger inom vilken tid detaljplanen beräknas att kunna genomföras. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen dock att gälla tills den upphävs eller ändras.

Under pågående genomförandetid kan som regel inga ändringar av planen genomföras som innebär begränsningar av byggrätten. Under genomförandetiden har fastighetsägarna en säkerställd rätt att få bygga enligt detaljplan.

Strandskydd upphävs inom delar av planområdet men ligger kvar inom användningsområde Natur.

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Josefin Rhedin	planarkitekt
Therése Larsson Seglert	planarkitekt
Karin Österdahl	anläggningsingenjör
Linda Belfrage	exploateringsingenjör
Ida Engström	miljöplanerare
Andreas Paulson	stadsarkitekt
Camilla Kostamo	VA-ingenjör
Shahriar Vatanijalal	dagvatteningenjör
Jenny Blom	landskapsarkitekt
Regina Lindberg	trafikingenjör
Helene Olofsson	trafikplanerare
Amelie Palmgren	förrättningslantmätare