

Planbeskrivning

Detaljplan för Odal mannen 1 – inom kommundelen Segeltorp



Samrådshandling

*Kommunstyrelsens förvaltning, 2024-04-24
Samhällsbyggnadsavdelningen
KS-2022/631*

Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning inklusive genomförandebeskrivning (denna handling), 2024-04-24
- Plankarta med bestämmelser, 2024-04-24

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Dagvattenutredning, WSP, 2023-07-05, rev. 2024-02-16
- Trafikbillerutredning, Tyréns, 2023-05-29, rev. 2023-12-01
- Trafikutredning, Ramboll, 2024-03-04
- Miljöteknisk markutredning, Tyréns, 2023-10-17, rev. 2024-03-18

Detaljplan för Odal mannen 1 inom kommundelen Segeltorp

Standardförfarande (PBL 2010:900 med dess lydelse efter 2015-01-02)

Detaljplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning.

Projektgrupp

Anna Forssén, delprojektledare, planarkitekt

Jonas Pettersson, huvudprojektledare, exploateringsingenjör

Linda Silfverberg, miljöplanerare

Emma Wallberg, trafikplanerare

Innehåll

Sammanfattning	4
Detaljplan	5
Detaljplanens syfte	5
Plandata	5
Beskrivning av detaljplanen	7
Bebyggelsestruktur	7
Gator och trafik	15
Ärendeinformation	17
Motiv till detaljplanens regleringar	18
Genomförandefrågor	21
Fastighetsrättsliga frågor	21
Ekonomiska frågor	22
Organisatoriska frågor	24
Dokumentation och kontroll (upplysningar)	25
Planeringsunderlag	26
Kommunala	26
Regionala	26
Utredningar	26
Planeringsförutsättningar	27
Tidigare ställningstaganden	27
Övriga förutsättningar	28
Konsekvenser	41
Administrativa frågor	53

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra byggnation av bostäder i form av ett flerbostadshus och radhus. Detaljplanen omfattar enbart kvartersmark.

Bebyggelsen syftar till att skapa nya bostäder, som i sin utformning och gestaltning anpassas till områdets olika förutsättningar. Föreslagen bebyggelse utmed Häradsvägen utgörs av ett flerbostadshus, som syftar till att bidra till ett stadsmässigt möte mot vägen som skärmar av den gemensamma bostadsgården från buller och störningar. Mot Rödhakevägen möjliggörs för radhus, som följer terrängen och naturligt trappas ner mot befintlig villabebyggelse.

Detaljplanen möjliggör för ett utökad utbud av boendeformer i denna del av Segeltorp, vilket möjliggör för människor att bo kvar i området när livssituationen förändras.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan. För upprättande av detaljplanen behöver därför inte en strategisk miljöbedömning göras.

Planarbetet genomförs med standardförfarande enligt PBL 2010:990 i dess lydelse efter 2 januari 2015.

Beräknad tidplan för planprocessen är:

Samråd	kvartal 2 2024
Granskning	kvartal 4 2024
Antagande	kvartal 2 2025

Genomförandetiden är 10 år.

Ansvars- och kostnadsfördelning regleras i kommande genomförandeavtal.

Detaljplan

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för bostäder i blandad form, där övervägande del utformas som flerbostadshus. Planområdet utvecklas med goda boendekvalitéer och god gestaltning som på ett omsorgsfullt sätt anpassas till området. Planläggningen syftar även till att definiera gaturummet genom ett genomarbetat och väl gestaltat möte mellan den planerade bebyggelsen och Häradsvägen.

Projektet ska bidra till utveckling och varsam förtätning i ett kollektivtrafikhärläge i Segeltorp, såväl som till ett ökat utbud av boendetyper i området.

Plandata

Lägesbestämning, areal, markägförhållanden och markförhållanden

Detaljplaneområdet är beläget cirka 600 meter från Segeltorp centrum. Området omfattar cirka 0,3 hektar och avgränsas av omgivande vägnät, med Häradsvägen i nordostlig riktning och Rödhakevägen i väster och sydväst. Mot sydost möter detaljplaneområdet en villatomt.



Figur 1. Översiktskarta, planområdets läge ses markerad i rött.

Området omfattas av fastigheten Odal mannen 1 samt del av fastigheten Jakobslund 2:19. Odal mannen 1 ägs av Genova medan Jakobslund 2:19 ägs av Huddinge kommun.



Figur 2. Ungefärligt detaljplaneområde.

Området är sedan tidigare planlagt för handel och kontor. En befintlig verksamhetsbyggnad finns placerad i områdets södra del. Resterade del av området utgörs av öppna parkerings- och gräsytor. Utmed fastighetsgränsen mot öster finns träd och berg i dagen. Fastigheten är relativt flack men sluttar svagt mot öster.

Bebyggelsestruktur

Detaljplanen möjliggör en ändrad markanvändning från handel och kontor till bostäder i form av flerbostadshus och radhus. Flerbostadshuset möjliggörs mot Häradsvägen i norr och anpassas i sin placering och volym efter gatans karaktär. De mer småskaliga radhusen placeras utmed Rödhakevägen i söder och bidrar till att skapa ett naturligt möte med enbostadshusen söder och öster om planområdet. Totalt möjliggör detaljplanen för cirka 34 lägenheter och 4 radhus.



Figur 3. Översiktlig illustrationsplan över föreslagen bebyggelse. Illustration: CJ Studio.

Flerbostadshuset föreslås utformas som en lamellbyggnad om fyra våningar samt inredd vind. Byggnaden placeras mot gatan med en inramande förgårdsmark och genomgående entréer mot gatan. Entrévåningen markeras och särskiljs i sin utformning från byggnaden i övrigt. Tak utformas som sadeltak med takkupor, vari den översta bostadsvåningen inryms. Flerbostadshusets placering mot Häradsvägen bidrar till att gatan upplevs mer stadsmässig samtidigt som byggnaden bidrar till att skärma av bostadsgården från trafikbuller.

Radhusen anpassas efter terrängen och trappar ner höjdmässigt mot den befintliga bebyggelsen. Radhus i två våningar samt inredd vind möjliggörs. Tak utformas som sadeltak med längsgåendenock. Radhusen placeras med ett avstånd om cirka 10 meter från Rödhakevägen, vilket möjliggör för förgårdsmark mot gatan. Strukturen avspeglar den luftiga och gröna karaktären utmed resterande del av vägen samtidigt som förgårdsmarken bidrar med att tydliggöra gränsen mellan kvartersmarken och den allmänna gatumarken. Trädgårdar möjliggörs även mot flerbostadshusens gemensamma gård mot norr.

Utöver ovanstående huvudbyggnader möjliggörs komplementbyggnader i form av cykelförråd och miljörum utmed Häradsvägen och Rödhakevägen.

Den föreslagna bebyggelsestrukturen har inspirerats av sin omgivning, där lamellhuset har tagit sin form från bebyggelsen på andra sidan Häradsvägen och radhusen har en mer småskalig karaktär, inspirerad av den brokiga villabebyggelsen utmed Rödhakevägen.



Figur 4. Omgivande bebyggelsestruktur har inspirerat till utformningen av den föreslagna bebyggelsen. Mot norr möjliggörs för en mer storskalig volym medan skalan trappar ner mot söder. Även gestaltungs-element återkommer, som sadeltak, förgårdsmark och grönskande gårdar. Illustration: CJ Studio.

Gestaltning

En bärande stadsbyggnadsidé för detaljplaneförslaget är att anpassa den nya bebyggelsen till de två vägarna som omger tomten och deras olika karaktär. Häradsvägen är bred med ett högt tempo och långa siktlinjer. Rödhakevägen är smal, med ett lågt tempo och ramas in av träd och buskar. Detta ligger till grund för valet av de olika bostadstyperna, deras placering och utformning – ett flerbostadshus nära Häradsvägen och radhus med trädgårdar mot Rödhakevägen som trappar ner längst gatans sluttning.

Flerbostadshuset mot Häradsvägen placeras ett par meter från gång- och cykelvägen för att ge plats åt förgårdsmark. Förgårdsmarken ramar in flerbostadshuset med grönska och syftar till att balansera mötet med grönytan på andra sidan Häradsvägen. Den skapar också en tydlighet mellan var kvartersmarken slutar och den allmänna platsmarken börjar. Entréerna till byggnaden görs genomgående för att bidra med liv och rörelse i markplan mot Häradsvägen.



Figur 5. Flerbostadshuset placeras mot Häradsvägen, vilket bidrar ökad stadsmässighet utmed vägen. Byggnadens placering bidrar till att en grön gemensam gård kan skapas, som är skyddad från buller och andra trafikstörningar. Illustration: CJ Studio.

Flerbostadshusets fyra våningar med inredd vind delas upp i tre delar horisontellt genom en entrévåning, ett mittparti och sadeltak. Indelningen ger ett intressant uttryck i den mänskliga skalan och bidrar till att ta ner husets upplevda höjd. Entrévåningen markeras genom gedigna och robusta material i ögonhöjd. På mittpartiet bidrar balkonger till en öppen och varierad fasad. Balkongerna mot Häradsvägen tillåts maximalt kraga ut 0,5 meter från fasad, i syfte att bibehålla en öppenhet kring vägen. I sadeltaket möjliggörs för takkupor, ett element som känns igen i området, och däri inryms den översta bostadsvåningen.

Häradsvägens relativt raka och plana sträckning förbi fastigheten gör flerbostadshusets gavel väl synlig. Gavelns gestaltning kan därför bidra till ett mjukare och mer småskaligt intryck av en trafikerad gata. Detta kan göras genom att inte stänga fasaden eller vända den ifrån bullret på Häradsvägen, utan i stället lyfta fram boendekvaliteter som ljusinsläpp och balkonger.



Figur 6. Vy från Häradsvägen söderut. Flerbostadshuset delas horisontellt in i tre tydliga delar: sockelvåningen, det robusta mittenpartiet och sadeltaket. Illustration: CJ Studio.

Flerbostadshuset hjälper till att skärma av både den befintliga och föreslagna bebyggelsen från den trafikerade Häradsvägen. Mot söder skapas en bostadsgård, skyddad från trafikbuller och andra störningar. Bostadsgården utformas med grönska och ytor för möten och lek. Närmast korsningen mot Rödhakevägen skapas yta för boendeparkering.

För att spegla Rödhakevägens karaktär placeras radhusen med trädgårdar närmast gatan som på så sätt hjälper till att bibehålla gatans inramning av träd och buskar. Husen medges en höjd på två våningar med sadeltak där takfoten följer gatan. Radhusens höjd trappar ner med gatans lutning och är som lägst i sydost, i syfte att skapa ett välanpassat möte med den befintliga bebyggelsen och markera varje radhus som en egen bostad.



Figur 7. Mot Häradsvägen möjliggörs radhus, placerade en bit in från gatan. Bebyggelsen trappar ner mot sydöst, vilket bidrar till ett naturligt möte mot befintliga villor. Illustration: CJ Studio.

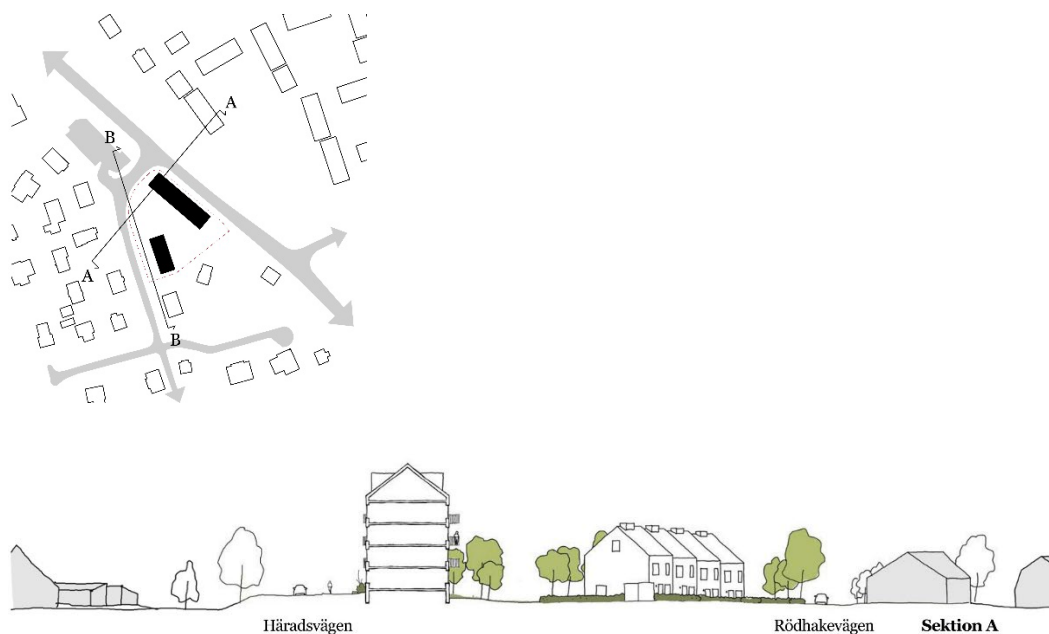
Hela planområdet ramas in av grönska, där befintliga träd bevaras och nya träd planteras. Den gröna inramningen mjukar upp upplevelsen från omgivande fastigheter, minskar risk för insyn samt markerar fastighetsgränserna.

Stadsbild och landskapsbild

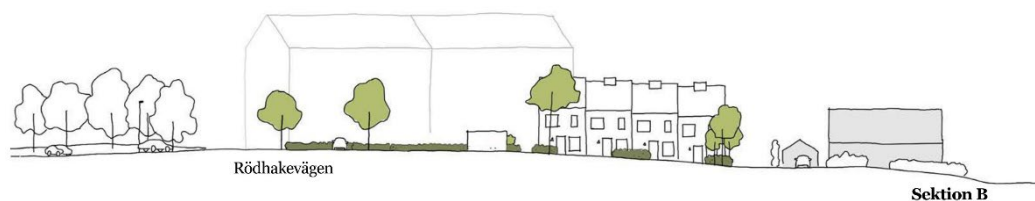
Området upplevs i dagsläget som odefinierat och otydligt, och utgörs i huvudsak av hårdgjorda och öppna ytor. I sydost finns en verksamhetsbyggnad i en till två våningar, omgärdad av plank. Byggnaden har en brokig utformning då den har byggts till vid olika tillfällen sedan den uppfördes.

Planförslaget innebär en förändrad stadsbild genom att öppna, outnyttjade och hårdgjorda ytor bebyggs. Planförslaget bidrar till att gränser mellan allmän plats och kvartersmark tydliggörs och att området definieras. Mot Häradsvägen bidrar flerbostadshusen med stadsmässighet, med en mer reslig volym som möter gatans dominans. En sammanhållen gemensam bostadsgård skapas, där parkering placeras närmast korsningen mot Rödhakevägen. Mot öster möjliggörs för en grön gård utformad för lek, möten och gemenskap.

Radhusen anpassas till bebyggelsestrukturen utmed Rödhakevägen, genom att de följer gatans sluttning och trappar ned i skala mot befintliga villor. Omgivande villabebyggelsens placering i förhållande till Rödhakevägen återkommer genom att bredare förgårdsmark skapas framför radhusen.



Figur 8. Sektion A visar på bebyggelsens volymer sett från nordväst. Illustration: CJ Studio.

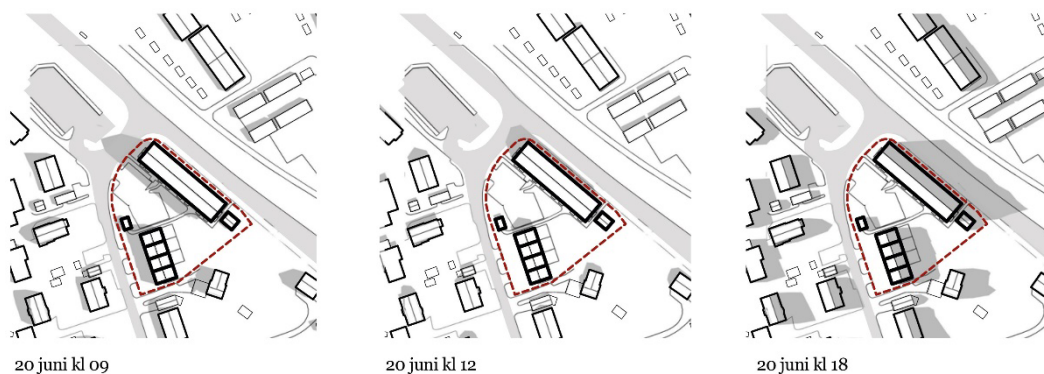


Figur 9. Sektion B visar på bebyggelsens volymer sett från väst/sydväst. Illustration: CJ Studio.

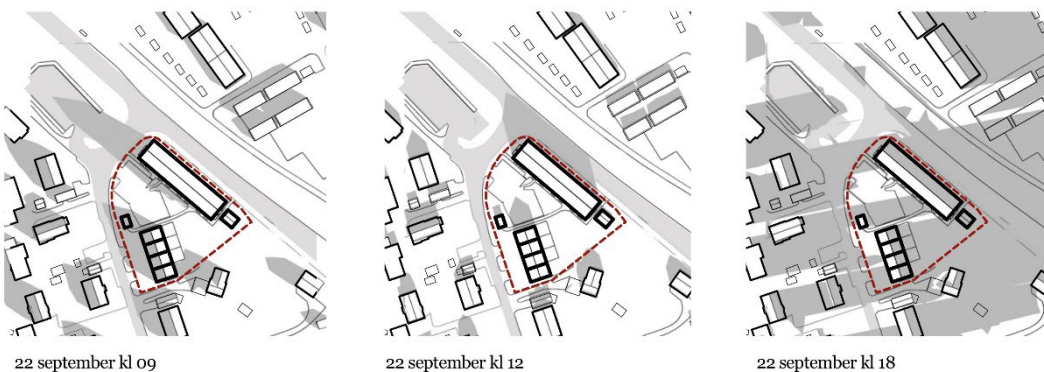
Ljus

Planområdet ligger på en sådan plats att goda ljusförhållanden kan skapas, både för den befintliga och nya bebyggelsen. Eftersom planområdet omgärdas av vägar bedöms området vara lämplig för exploatering utifrån ett solljusperspektiv. Påverkan på befintlig bebyggelse bedöms som liten.

Bebyggelsen ges en gemensam gård som vetter mot söder. Genom att de lägre radhusen placeras i söder får gården gott om ljus under merparten av dagen. Radhusen förses med egen trädgård mot såväl väst som öst.



Figur 10. Skuggförhållanden vid sommarsolstånd. Illustration: CJ Studio.



Figur 11. Skuggförhållanden vid höstdagjämning. Illustration: CJ Studio.

Tillgänglighet till bostadshus

Planerad bebyggelse ska ha tillgängliga entréer och tillgängliga inomhusmiljöer. Tillgängligheten bedöms vara god då det inte finns några större höjdskillnader inom planområdet. Tillgängligheten till och inom byggnaderna regleras vid prövning av bygglov och anmälan enligt plan- och bygglagen, PBL.

Flerbostadshuset får genomgående entréer, vilket möjliggör för boende och besökare att nå huset både från innergården och Häradsvägen. Parkering för rörelsehindrad möjliggörs på den gemensamma parkeringen och entréerna till flerbostadshusen placeras inom ett avstånd om 25 meter från denna. Radhusen ges egna tillgängliga parkeringar.

Räddningstjänst

Detaljplanen möjliggör god framkomlighet för räddningstjänstens fordon. Södertörns brandsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning ska beaktas i projekteringen.

Avfallshantering

Avfallshantering ska ske enligt kommunens avfallsplan. Ett gemensamt miljörum för avfallshantering och källsortering möjliggörs utmed Rödhakevägen. Denna placeras under 10 meter från gatan och som längst cirka 50 meter från bostadsentréerna. Avfallsfordon tillåts stanna till utmed gatan.

Lek och rekreation

På den gemensamma bostadsgården finns möjlighet att placera lekinstallationer för de boende i husen.

Offentlig service

Detaljplanen möjliggör inte för offentlig service.

Kommersiell service

Detaljplanen möjliggör inte för kommersiell service.

Arbetsplatser

Detaljplanen möjliggör inte för nya arbetsplatser.

Gator och trafik

Gatustruktur

Detaljplanen medför inga omfattande förändringar i befintligt gatunät. För att skapa en mer trafiksäker korsning vid Häradsvägen/Rödhakevägen föreslås utformningen av befintligt övergångsställe ses över och justeras i syfte att undvika att fordon blockerar övergångsstället och för att säkerställa god sikt i korsningen. Mot Häradsvägen avsätts yta mellan plangränsen och befintlig gång- och cykelbana. Detaljplanen omöjliggör därmed inte för en standardhöjning av det lokala gång- och cykelstråket. Den i nuläget 3 meter breda gång- och cykelbanan kan vid behov breddas till 4 meter.

Utfart från en gemensam boendeparkering planeras mot Rödhakevägen. En befintlig utfart finns från fastigheten Odal mannen 1, som föreslås flyttas cirka 8 meter norrut. Radhusen föreslås ges enskilda parkeringsplatser som nås direkt från Rödhakevägen.

Långsjöskolans besöks- och personalparkering ligger nordväst om planområdet. Från parkeringen finns en anslutande gångbana som leder till skolan via Hagvägen/Ålyckevägen. För barn som ankommer till skolan med buss från hållplats Lövsångarvägen finns en planskild gångväg som ansluter till gångbanan. Sammantaget finns en säker skolväg som inte påverkas av trafiken från detaljplaneområdet eller avlämnings trafik till skolan. Utöver Hagvägen/Ålyckevägen nås Långsjöskolan via Rödhakevägen som i dagsläget saknar gångbana. Rödhakevägen är en liten lokalgata som kantas av villatomter. Gatan är reglerad med ett förbud mot genomfartstrafik för att minimera trafikflödena längs gatan.

Den föreslagna exploateringen påverkar Rödhakevägen genom att fyra in-/utfarer tillkommer till radhusens parkeringar. Den tillkommande trafiken till och från planområdet bedöms inte påverka trafiksäkerheten, eftersom det endast handlar om ett fåtal tillkommande trafikorörelser. Det är endast trafikorörelserna till och från radhusens parkeringar som eventuellt kommer interagera med elevernas väg till Långsjöskolan. I dagsläget finns det redan flertalet in- och utfarer till villorna längs Rödhakegatan, och med tanke på den befintliga småskaliga utformningen av gatan håller trafiken låg hastighet. Gatans reglering med genomfartsförbud innebär även att trafikflödet är begränsat till boende längs gatan.

Befintligt övergångsställe med cykelpassage invid Häradsvägen föreslås flyttas längre söderut på Rödhakevägen. Detta för att möjliggöra en säkrare korsningspunkt och bättre siktförhållanden.

Parkering

I nuläget ligger detaljplanen inom Huddinges parkeringsprogramms zon C, då den ligger på ett radiellt avstånd som överstiger 1 200 meter från spårstation. Vid utbyggnad av Spårväg syd planeras en station i närhet av Segeltorp centrum. Detta gör att planområdet i framtiden kommer att ligga inom zon B (600–1 200 meter radiellt avstånd från spårstation). I kombination med planområdets läge i förhållande till övrig kollektivtrafik och service kan användandet av flexibla parkeringstal motiveras förutsatt att lämpliga mobilitetsåtgärder genomförs.

Grundbehovet av parkering ska beräknas utifrån zon C. För att parkeringstalen för bil ska gälla ska förutsättningarna som anges i bilaga 1 till parkeringsprogrammet vara uppfyllda.

Cykelparkering för boende löses i huvudsak i cykelrum, placerad öster om flerbostadshuset utmed Häradsvägen. Cykelparkering för besökare sker i cykelställ av god standard som ska vara placerade i närheten av entréerna. Cykelparkeringar utomhus ska vara väderskyddade, trygga, upplysta samt med möjlighet att låsa fast ramen. Cykelparkering för radhusen löses i anslutning till radhusen. Både inomhus- och utomhusparkeringen ska ha plats för lådcyklar och cykelkärror.

Utifrån planområdets specifika förutsättningar i kombination med mobilitetsåtgärder bedöms en reducering av antalet parkeringsplatser med 10 procent vara möjlig. Boendeparkering ska lösas på en gemensam parkeringsyta samt vid de fyra radhusen. Besöksparkering föreslås samordnas med Långsjöskolans parkering på angränsande parkeringsyta. Besöksparkering löses via avtal mellan exploatören och Huddinge samhällsfastigheter.

Enligt parkeringspolicyn i Huddinge kommun beräknas parkeringsbehovet för bil för småhus vara 2 då parkeringen löses på tomt och 1 om parkeringen löses på en samordnad parkering. Förslaget innebär att radhusens parkeringsplatser samordnas mellan den gemensamma parkeringen och tomtparkering och att ett kombinerat parkeringstal om 1,5 används. Denna lösning förutsätter att parkeringarna vid radhus kan klara standard för parkering för rörelsehindrad.

På den gemensamma parkeringsytan anpassas en plats för rörelsehindrade, som placeras inom 25 meter från bostadshusens entréer.

Mobility management

Mobilitetsåtgärder kan påverka individers val av färdmedel till mer hållbara alternativ. Med flexibla parkeringstal kan åtgärder genomföras för att reducera de grundläggande parkeringstalen. Möjliga åtgärder som föreslås är cykelpool med plats för lådcyklar och elcykel, bilpool, kollektivtrafikskärm och realtidsinformation vid entréerna, årskort för kollektivtrafik samt förvaringsboxar för hemleveranser.

Exploatören ansvarar att upprätta en handlingsplan för flexibla parkeringstal som ska biläggas kommande exploateringsavtal och följas upp i bygglovsprocessen.

Ärendeinformation

Planförfarande

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett standardförfarande. Om det bedöms nödvändigt under planarbetets gång kan byte av förfarande ske till utökat planförfarande enligt PBL 2010:900. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 10 år. Genomförandetiden börjar då beslutet att anta detaljplanen vunnit laga kraft. När detaljplanens genomförandetid börjar kan bygglov enligt detaljplanen lämnas. Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (4 kap. 40 § plan- och bygglagen), men planen fortsätter att gälla om inte kommunen ändrar eller upphäver planen.

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats. Huvudmannaskapet för omgivande allmän platsmark är kommunalt.

Tidplan

Samråd	kvartal 2 2024
Granskning	kvartal 4 2024
Antagande	kvartal 2 2025

Motiv till detaljplanens regleringar

Planbestämmelser

Användning av mark och vatten

Bostäder.

Kvartersmarken planläggs som bostäder för att möjliggöra för ett flerbostadshus samt radhus i enlighet med detaljplanens syfte.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens nyttjande

Marken får inte förses med byggnad.

Bestämmelserna som reglerar begränsning av markens utnyttjande reglerar var byggnation får uppföras. Mark som är planlagd som så kallad prickmark får inte förses med byggnad då den inte har bedömts lämplig för att uppföra byggnader på. Komplement som cykelställ samt åtgärder för att gestalta bostadsgården bedöms kunna inrymmas.

Marken får endast förses med komplementbyggnad, mur och plank.

Så kallad korsmark syftar till att begränsa yta för komplementbyggnader som cykelförråd och miljörum där detta bedöms vara lämpligt. Utöver komplementbyggnader möjliggörs bland annat väderskyddad parkering och bullerplank.

Höjd på byggnadsverk

h₁ Högsta nockhöjd är 53,5 meter över angivet nollplan.

Nockhöjden syftar till att inrymma ett flerbostadshus om fyra våningar samt inredd vind. Bebyggelsens höjd och volym tillför stabilitet och stadsmässighet mot gatan samtidigt som byggnaden skyddar bostadsgården från trafikbuller och andra störningar från Häradsvägen.

h₂ Högsta nockhöjd är 45,1 meter över angivet nollplan.

h₃ Högsta nockhöjd är 44,7 meter över angivet nollplan.

h₄ Högsta nockhöjd är 44,3 meter över angivet nollplan.

h₅ Högsta nockhöjd är 43,9 meter över angivet nollplan.

Nockhöjden syftar till att inrymma radhus om två våningar samt inredd vind. Nockhöjden anpassas efter terrängen och bidrar till ett naturligt möte med befintlig bebyggelse belägen söder och öster om planområdet.

Markens anordnande och vegetation

n₁ Marken får inte användas för parkering.

Planbestämmelsen placeras på ytan där en gemensam bostadsgård föreslås placeras. Bestämmelsen syftar till att säkerställa att parkering inte tar ytor avsedda för bostadsgård i anspråk.

n₂ Träd får inte fällas eller starkt beskäras. Träd som angripits av sjukdom eller utgör en säkerhetsrisk får fällas efter marklov.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att en bevarandevärd ek inte fälls eller starkt beskärs.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Bestämmelsen säkerställer att befintliga ledningar inom planområdet kan ligga kvar. Parkering, planteringar och liknande bedöms kunna uppföras inom ytan för det så kallade u-området. Samordning med de exakta ledningsdragningarna behöver komma till.

u₂ Markreservat för allmännyttig underjordisk anläggning under nivån 20 meter över angivet nollplan.

Bestämmelsen säkerställer att befintliga anläggningar under mark inom planområdet kan ligga kvar. Bebyggelse får placeras ovan angivna nivåer för markreservatet.

Utformning

f₁ Bottenvåningens fasad utformas tydligt avläsbar från resten av byggnaden genom avvikande material, kulör eller mönsterverkan.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att flerbostadshuset bryts upp vertikalt och ges en högre detaljering och omsorg i ögonhöjd. En större detaljering av byggnadens bottenvåning syftar till att ge en omhändertagen och kvalitativ upplevelse utmed Häradsvägen.

f₂ Balkong mot Häradsvägen får maximalt kraga ut 0,5 meter från fasadliv.

Bestämmelsen syftar till att skapa ett mer stramt uttryck av byggnaden sett från Häradsvägen och minska byggnadens inverkan utmed gatan.

Utförande

b₁ Lägsta schaktningsnivå är 20 meter över nollplanet.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att underjordiska anläggningar och ledningar inte påverkas av exploateringen.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Höjd på byggnadsverk

Högsta höjd på komplementbyggnad är 4,5 meter.

Bestämmelsen syftar till att begränsa höjden på komplementbyggnader såsom cykel- och miljörum.

Takvinkel

Minsta takvinkel för huvudbyggnad är 35 grader.

Bestämmelsen reglerar att huvudbyggnadernas tak har en vinkel om minst 35 grader för att möjliggöra för sadeltak. Takutformningen bidrar även till att

byggnaden bryts upp vertikalt med en tydlig topp. Genom regleringen sänks även högsta möjliga nivå för takfotens placering.

Utformning

Skärmtak eller motsvarande får anordnas utvändigt i anslutning till byggnaders entréer på mark som inte får förses med byggnad.

Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för väderskyddande skärmtak för boende och besökare vid bostadshusens entréer.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnad förrän sanering av markföroreningar har genomförts och godkänts eller skydds- och säkerhetsåtgärder avseende markföroreningar har kommit tillstånd och godkänts.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa markens lämplighet innan byggnation påbörjas. Bestämmelsen är generell och gäller all kvartersmark inom planområdet. Startbesked för byggnader kan ske etappvis.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft.

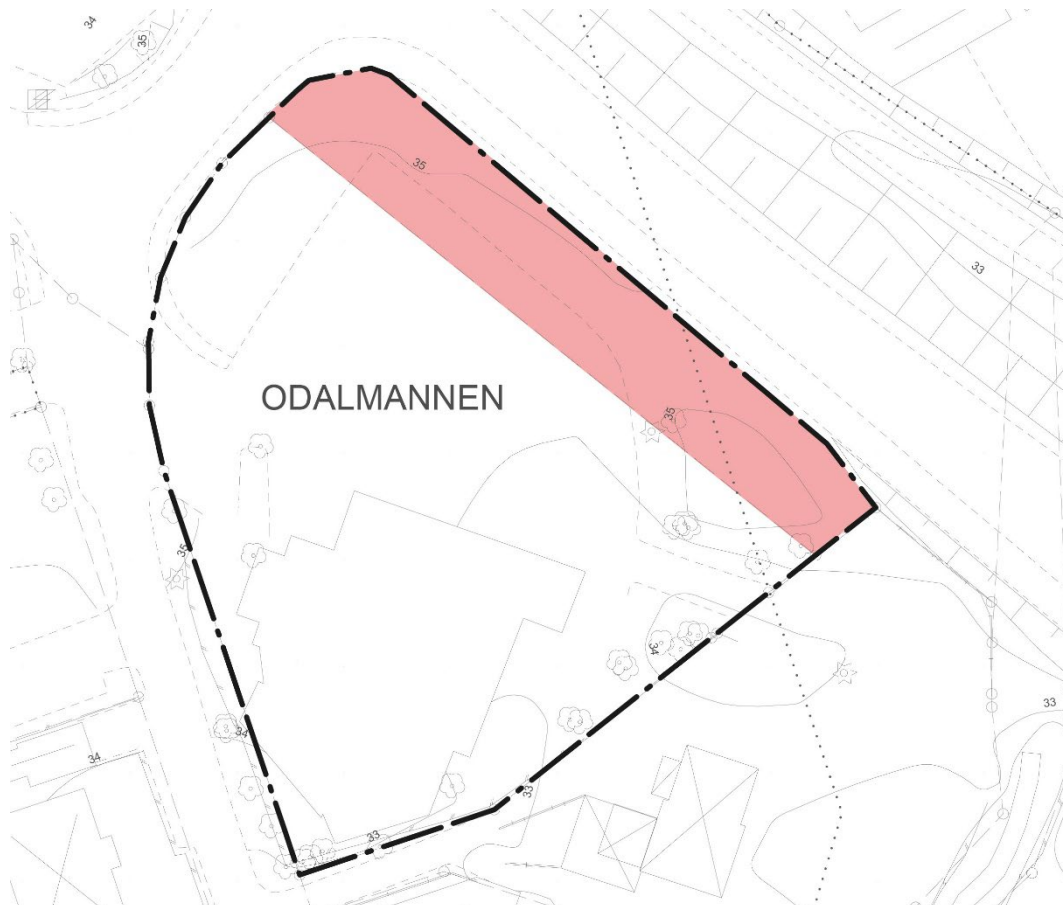
I plankartan anges att genomförandetiden är 10 (tio) år från det datum detaljplanen vunnit laga kraft. Detaljplan får inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelning

Från kommunens fastighet Jakobslund 2:19 kommer mark överföras genom fastighetsreglering till exploatörens fastighet Odalmannen 1. Området som är aktuellt att överföra är cirka 610 kvm enligt nuvarande förslag.



Figur 12. Del av Jakobslund 2:19 som övergår till fastigheten Odalmannen 1 är markerad i rött.

Rättigheter

Ledningsrätt

Genom området på den befintliga fastigheten Odalmannen 1 finns två befintliga ledningsrätter som korsar fastigheten.

Ledningsrätten som korsar planområdet i östvästlig riktning (0126K-9987.1) innehavs av Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA). Ledningsrätten ger SVOA rätt att bibehålla och underhålla vatten-, spill- och dagvattenledningar inom ledningsrättsområdet. Den nya detaljplanen kommer inte att påverka ledningsrätten, vilket innebär att den blir kvarvarande efter att detaljplanen vunnit laga kraft.

Den andra ledningsrätten (0127-98/49.1) korsar planområdet i nordsydlig riktning, och säkerställer underjordiska anläggningar. Den nya detaljplanen fastställer höjdnivån för ledningsrätten, som kvarstår efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Byggnation möjliggörs ovan den höjd som anges för ledningsrätten.

Gemensamhetsanläggningar

Planen omfattar inga markreservat för gemensamhetsanläggningar.

Nyttjanderätt

Exploatören ansvarar att avtala om nyttjanderätt avseende samnyttjande av parkeringsplatser på Långsjöskolans parkeringsyta intill planområdet med Huddinge samhällsfastigheter. Avtalet ska utgöra underlag vid bygglovsprövningen.

Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats

Planområdet innehåller ingen allmän platsmark, dock kan behov av anpassningar av allmän plats uppkomma som en följd av exploatörens tilltänkta bostadsbebyggelse. Frågan kommer utredas vidare under detaljplanearbetet.

Utbyggnad vatten och avlopp

De befintliga ledningssystemen för dricks-, spill- och dagvatten har kapacitet att klara av den utbyggnaden av området som detaljplanen medger. Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för Stockholm Vatten och Avfall AB som är huvudman för vatten- och avloppsledningar, dagvattenledningar och anläggningar som tar hand om dagvatten från kvartersmark.

Elförsörjning

Vattenfall AB ansvarar för elförsörjningen i området. Tillkommande bebyggelse planeras att anslutas till befintligt elnät. Exploatören bekostar anslutningsavgift och eventuella kapacitetshöjande åtgärder av befintlig transformatorstation.

Energiförsörjning

Södertörns Fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärmeledningar inom allmän plats fram till förbindelsepunkt. Anslutning till fjärrvärmenätet planeras möjliggöras till den tillkommande bebyggelsen inom planområdet.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Exploatören står för alla kostnader förknippat med framtagandet av detaljplanen genom plankostnadsavtal. Exploatören ansvarar och bekostar utbyggnad på kvartersmark.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Exploatören ska bidra till medfinansieringsersättning för Spårväg syd, då Spårväg syd bedöms medföra att fastigheten Odal mannen 1 kan antas öka i värde.

Kommunen kommer att få en intäkt för markförsäljningen avseende den delen av fastigheten Jakobslund 2:19 som ska överföras till exploatörens fastighet Odal mannen 1.

I det fall det blir aktuellt att anpassa och/eller bygga ut allmän platsmark ska exploatören bekosta detta.

Drift- och gatuunderhåll

Exploatören ansvarar för anläggande och drift inom kvartersmark samt för teknisk försörjning. Vidare består planområdet idag endast av kvartersmark, vilket innebär att inga kommunala anläggningar ingår.

Kostnader för fastighetsägarna

Exploatören får utgifter för plankostnader, markförvärv, anpassningar mot allmän platsmark, fastighetsbildning och bygglov. Kostnader för omläggning av ledningar samt anslutningsavgifter för VA, fjärrvärme, el, tele, bredband med mera bekostar exploatören.

Planavgift

Ersättning för planläggningen tas ut genom ett särskilt upprättat plankostnadsavtal med exploatören. Ingen planavgift kommer därför tas ut i samband med bygglovgivningen.

Bygglovavgift

När detaljplanen har vunnit laga kraft har fastighetsägaren rätt att söka bygglov enligt planen. Bygglovavgiften debiteras enligt kommunens bygglovtaxa.

Vatten och avlopp

Anslutning till det allmänna vatten- och avloppsledningsnätet sker enligt Stockholm Vatten och Avfall AB:s gällande taxa. Avgiften utgörs av en anläggningsavgift (engångsavgift) och bruksavgift (periodisk avgift). Anläggningsavgiften kan enligt VA-lagen debiteras när Stockholm Vatten och Avfall har upprättat och anvisat förbindelsepunkten där fastigheten ska anslutas till de allmänna ledningarna.

El och tele med mera

Fastighetsägaren betalar anslutningsavgifter för el, tele, fjärrvärme, bredband med mera och ansvarar för att kontakta respektive ledningshavare för anslutning.

Gatukostnader

Nödvändiga åtgärder på allmän plats bekostas av exploatören och regleras genom avtal mellan kommunen och exploatören.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsfrågor handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten i Huddinge kommun. Exploatören ska bekosta marköverföringen gällande Jakobslund 2:19 till exploatörens fastighet Odal mannen 1. Vidare ska exploatören även bekosta övriga fastighetsbildningsåtgärder som kan erfordras för genomförandet av detaljplanen, såsom bildandet av gemensamhetsanläggning, omprövning av ledningsrätt med mera.

Gemensamhetsanläggningar

Exploatören bekostar upprättandet av eventuella gemensamhetsanläggningar.

Ersättning vid inlösen

Om mark läggs ut som allmän platsmark inom detaljplanen ska exploatören överlåta sådan mark till kommunen utan ersättning.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Exploatören ska förvärva kommunens mark som i den nya detaljplanen utläggs som kvartersmark. Ersättning för kommunens mark ska bestämmas med tillämpning av genomsnittsvärdesprincipen.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

För att hantera de något ändrade flöden av vatten vid händelse av skyfall som planen skapar behöver mindre åtgärder utföras på kvartersmark. Dessa åtgärder bekostas av exploatören. Kostnader för dagvattenanläggningar, eventuell marksanering inför kommande exploatering inom detaljplanens kvartersmark och eventuella åtgärder för bullerskydd för blivande bebyggelse ska också bekostas av exploatören.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Exploatören är ansvarig för anläggande och drift inom kvartersmark.

Stockholm Vatten och Avfall AB ansvarar som VA-huvudman för allmänna VA-ledningar, allmänna dagvattenledningar och dagvattenanläggningar som avser att leda bort och ta hand om dagvatten efter att det har fördröjts och renats inom kvartersmarken.

Södertörns Fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärmeledningar på allmän platsmark och kvartersmark fram till förbindelsepunkt.

Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elledningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till överlämningspunkt.

Skanova AB ansvarar för teleledningar på allmän platsmark och kvartersmark fram till överlämningspunkt.

I Huddinge finns flertalet teleoperatörer som bygger ut fiber och kan erbjuda bredband till Huddinges invånare med stöd av markavtal. Stokab ansvarar för ledningar på allmän platsmark och kvartersmark fram till överlämningspunkt inom planområdet.

Avtal

Intentionsavtal har ingåtts mellan kommunen och exploatören. Avtalet reglerar bland annat förutsättningarna för framtagandet av en ny detaljplan och förutsättningarna för genomförandet av detaljplanen.

Ett plankostnadsavtal mellan kommunen och exploatören har ingåtts för att reglera kostnaderna för framtagandet av detaljplanen.

Exploatören ansvarar att avtala med Huddinge samhällsfastigheter avseende samnyttjande av parkering på Långsjöskolans parkeringsyta intill planområdet. Avtalet ska utgöra underlag vid bygglovsprövningen.

Exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och exploatören i samband med att förslag till ny detaljplanen ska antas av kommunen. Exploateringsavtalet kommer att reglera ansvars- och kostnadsfördelningen mellan kommunen och exploatören gällande genomförandet av detaljplanen.

Tidplan

Plansamråd Kvartal 2 2024

Granskning Kvartal 4 2024

Antagande Kvartal 2 2025

Laga kraft sker cirka en månad efter antagande i det fall detaljplanen inte överklagas. Byggnation bedöms som tidigast kunna påbörjas under slutet av 2025, förutsatt att detaljplanen inte överklagas.

Dokumentation och kontroll (upplysningar)

Påträffade markföroreningar ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Det finns även en skyldighet att anmäla efterbehandlingsåtgärder till tillsynsmyndigheten innan åtgärder vidtas. Vid påträffad markförorening ska egenkontrollprogram för uppföljning av efterbehandlingsåtgärder upprättas och redovisas. Markföroreningar som påträffas ska avhjälpas och marken ska saneras till känslig markanvändning.

Planeringsunderlag

Kommunala

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

Planområdet är sedan tidigare planlagt och omfattas av detaljplan för del av Kvarteret Odal mannen (0126K-13703), laga kraft 2003-09-12.

Planprogram

Detaljplanen har inte föregåtts av något planprogram.

Grundkarta

Grundkartan är framtagen av Huddinge kommuns Lantmäteria vdelning, daterad 2022-09-27.

Översiktsplan

Huddinge kommuns översiktsplan 2030 (gällande översiktsplan vid tidpunkt för detaljplanens samråd), antagen 2014.

Huddinge kommuns förslag till översiktsplan 2050 (antagen revidering av översiktsplan, som vid tidpunkt för detaljplanens samråd ännu inte fått laga kraft).

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Ett PM för undersökning av betydande miljöpåverkan har tagits fram där kommunen har gjort bedömningen att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan. PM:et har skickats till Länsstyrelsen, som har meddelat att de delar kommunens bedömning (2024-02-14).

Miljökonsekvensbeskrivning

Ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram, då planen inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Då detaljplanen startat efter den 1 april 2020 gäller att ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan ska tas senast i samband med detaljplanens samråd. Det särskilda beslutet om betydande miljöpåverkan fattas av planchefen på delegation i samband med beslutet att detaljplanen kunde skickas ut på samråd (2024-04-24).

Regionala

Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050).

Utredningar

Utredningar som legat till grund för planförslaget listas nedan.

- Dagvattenutredning, WSP, 2023-07-05, rev. 2024-02-16
- Trafikbullerutredning, Tyréns, 2023-05-29, rev. 2023-12-01
- Trafikutredning, Ramboll, 2024-03-04
- Miljöteknisk markundersökning, Tyréns, 2023-10-17, rev. 2024-03-18

Planeringsförutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Kommunala

Detaljplaner och områdesbestämmelser

Den för området gällande detaljplanen (del av Kv Odal mannen) möjliggör för handel och kontor i två våningar, med en maximal exploatering om 500 kvadratmeter bruttoarea exklusive garage och förråd. Exploateringen möjliggörs inom planområdets södra del, där befintlig byggnad är placerad. Merparten av planområdet är reglerat med prickmark och får inte bebyggas. Diagonalt genom planområdet finns en ledningsrätt. Detaljplanen vann laga kraft år 2003 och genomförandetiden har gått ut.

Planbesked

Kommunstyrelsen lämnade den 22 september 2021 positivt planbesked avseende planläggning av fastigheten Odal mannen 1. Vid tillfället avsåg ansökan möjliggörande av bostäder i form av radhus.

Planuppdrag och planprogram

Den 5 april 2023 beslutade Kommunstyrelsen om planuppdrag för området. Syftet med planläggningen är enligt planuppdraget att pröva ny bebyggelse för bostäder i blandad form, där övervägande del utformas som flerbostadshus, med goda boendekvaliteter och god gestaltning som på ett omsorgsfullt sätt anpassas till området. Planläggningen syftar även till att definiera gaturummet genom ett genomarbetat och väl gestaltat möte mellan den planerade bebyggelsen och Häradsvägen. Projektet ska därmed bidra till utveckling och varsam förtätning i ett kollektivtrafikhärläge i Segeltorp.

Detaljplanen har inte föregåtts av planprogram.

Översiktsplan

Huddinge kommuns gällande översiktsplan, ÖP 2030, anger området kring Häradsvägen som ett förtättningsområde. Planområdet är en del av Segeltorps förtättnings- och utbyggnadsområde då planområdet ligger inom 600 meter från Segeltorp centrum. Häradsvägen pekas ut som del av stamnät för kollektivtrafik, utmed övergripande huvudcykelstråk markeras.

Enligt Huddinge kommuns reviderade översiktsplan, ÖP 2050, anges planområdet som ett område där komplettering kan prövas.

Utvecklingsplan

Planområdet berörs inte av någon utvecklingsplan.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunfullmäktige beslutade 2017 att godkänna ett ramavtal för Sverigeförhandlingen samt ett objektavtal om Spårväg syd mellan staten, Stockholms stad och Huddinge kommun. Huddinge kommun åtar sig enligt avtalet att bygga 18 500 nya bostäder inom spårvägens influensområde till och med år 2035. Planområdet ingår i Spårväg syds influensområde.

Regionala

Regionplan

Planområdet ligger inom ett primärt bebyggelseläge, enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. De primära bebyggelselägena bedöms ha potential att utvecklas till täta och sammanhängande miljöer med vissa urbana kvaliteter. Platserna har en god regional tillgänglighet belägna inom 1200 meter från stationer eller cirka 700 meter från busshållplatser på stomnätet.

Förhållningssätt för de primära bebyggelselägena är bland annat att: nyttja de relativt sett bästa kollektivtrafiklägena i varje kommun för tät bebyggelseutveckling, komplettera, omvandla och förtäta bebyggelsen i dessa områden utifrån platsens lokala förutsättningar; planera för en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö; planera för ett blandat bostadsbestånd där hushåll och individer med olika behov och förutsättningar har möjlighet att bo; effektivisera användningen av parkeringsplatser exempelvis genom gröna parkeringstal.

Övriga förutsättningar

Riksintressen

Detaljplanen berörs inte av några riksintressen.

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Detaljplanen berörs inte av några hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ligger inom SMHI:s huvudavrinningsområde 61 Norrström och avrinner till Mälaren-Rödstensfjärden.

Den ekologiska statusen för Mälaren-Rödstensfjärden är klassad som god. Den kemiska statusen uppnår ej god. I stort sett alla svenska vattenförekomster har högre halter av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (PBDE) än gränsvärdena inom EU. Utöver de överallt överskridande ämnena är även de prioriterade ämnena perfluoroktansulfon (PFOS) och tributyltenn (TBT) klassade som uppnår ej god, vilket bidrar till den kemiska statusen. Miljökvalitetsnormen är att god kemisk status gällande PFOS och TBT ska uppnås 2027.

Miljökvalitetsnormer för luft

Främsta källor för luftföroreningar utgörs av trafiken på Häradsvägen. Enligt SLB Analys understiger halterna av PM¹⁰ och kväveoxider i planområdet miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålen.

Miljökvalitetsnormer för buller

Enligt förordningen om omgivningsbuller ska kommuner med mer än 100 000 invånare ha kartlagt omgivningsbullret inom kommunen och tagit fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen. Enligt Huddinge Kommuns

bullerkartläggning från 2021 är den främsta bullerkällan i området Häradsvägen, därefter Rödhakevägen. Närmast Häradsvägen beräknas bullernivåerna i nuläget uppgå till 70 dBA ekvivalent ljudnivå. Maximala bullernivåer inom planområdet uppgår enligt kartläggningen till 85 dBA.

Sedan tidigare genomförda åtgärder är att bullerplank har byggts utmed Häradsvägen, dock ej i direkt anslutning till planområdet.

Miljö

Mark och vegetation

Planområdet omfattas inte av några riksintressen. Planområdet består, utöver befintlig verksamhetsbyggnad, till stor del av hårdgjord yta med visst inslag av grönska mot i området ytterkanter. Mot Häradsvägen finns gräsytor, mot Rödhakevägen finns enstaka träd. I planområdets östra del finns berg i dagen, träd och sly. Området är lägre beläget än Häradsvägen och är relativt plant, men sluttar ned mot söder. I planområdets östra del finns en mindre kulle. Höjderna inom området varierar mellan +32,2 och +35,9 meter över nollplanet (RH 2000).



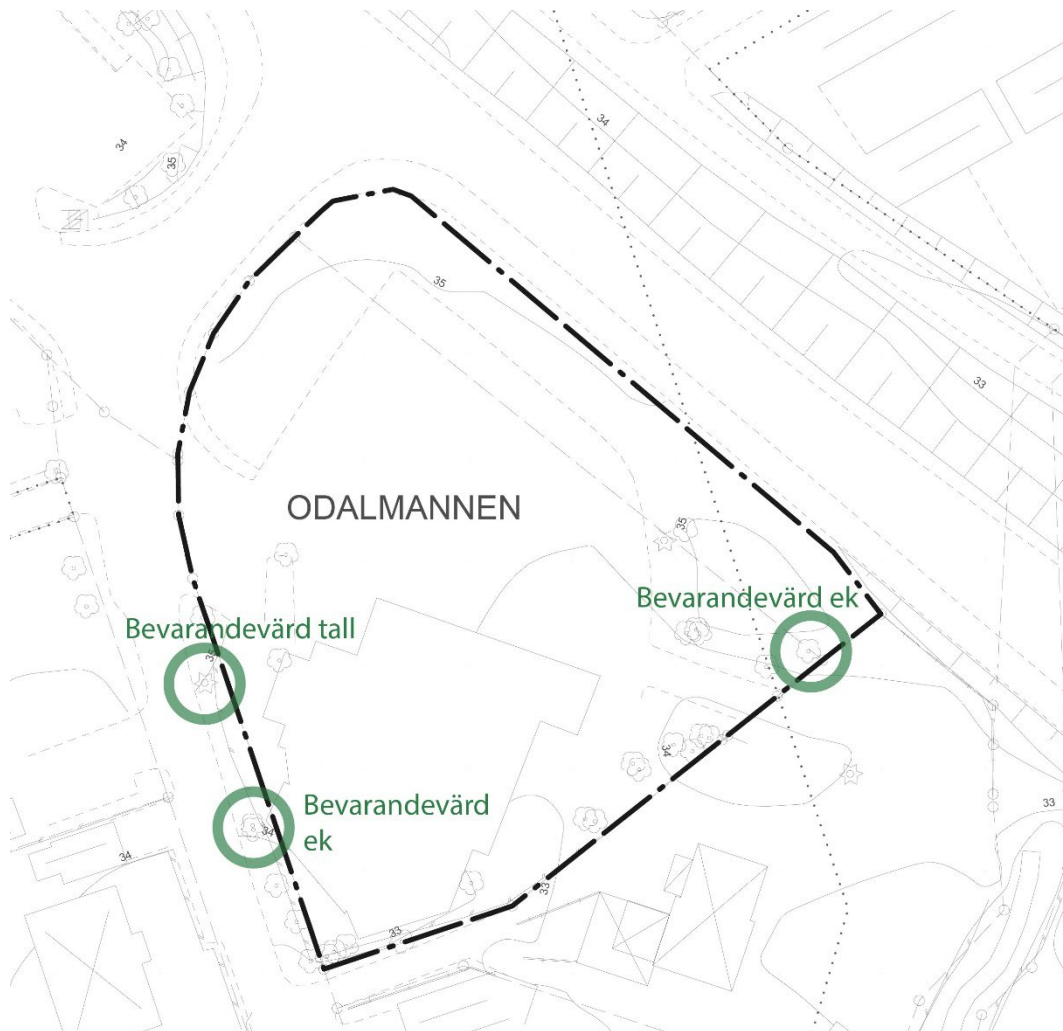
Figur 13. Planområdet omfattar till stor del hårdgjorda ytor, omgivna av viss grönska i form av gräsytor, träd och sly.

Naturvärden

Inga utpekade höga naturvärden finns i eller i anslutning till planområdet.

En bedömning av trädmiljön har genomförts av kommunekolog, där tre träd, inom och intill planområdet, har bedömts som bevarandevärda – två ekar och en tall. En ek står utmed fastighetsgräns mot villafastigheten i öster. Den andra eken och

tallen står på kommunens fastighet utmed Rödhakevägen och gränsar mot planområdet.



Figur 14. Bevarandevärda träd inom och i anslutning till planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet omfattar inga platser för rekreation eller friluftsliv, men har god tillgång till rekreation. Naturreservatet Glömsta ligger cirka 200 meter söder om planområdet och nås med fots. Långsjön ligger ca 500 meter nordost om planområdet och används för bland annat promenader, jogging, hundrastning och picknik.

Strandskydd

Planområdet omfattas inte av strandskydd.

Vattenområden

Planområdet omfattas av Östra Mälarens vattenskyddsområde och ligger inom den sekundära skyddszonen. Inom vattenskyddsområdet gäller skyddsföreskrifter. Följande två handlar om hantering av dag- och dräneringsvatten:

- Utsläpp av dagvatten från nya eller ombyggda hårdgjorda ytor där risk för vattenförorening föreligger, såsom större vägar, broar och parkeringsanläggningar, får inte ske direkt till ytvatten utan föregående rening. Dräneringssystem vid sådana anläggningar ska vara försett med möjlighet till fördröjning och uppsamling i samband med exempelvis kemikalieolyckor.
- Utsläpp av dag- och dräneringsvatten från befintliga vägar, broar, parkeringsanläggningar och dylikt får förekomma i den omfattning och utformning den har då dessa föreskrifter träder i kraft under förutsättning att den inte strider mot bestämmelserna i gällande miljölagstiftning.

Detaljplanen bedöms inte påverka vattenskyddsområdet.

Ekosystemtjänster

Då fastigheten till stora delar är hårdgjord är mängden ekosystemtjänster mycket begränsad. De antal träd som återfinns i nordost och utmed fastighetsgränsen i sydväst bidrar i mindre mån med luftrening och vattenreglering.

Dagvatten

Planområdet är till stor del hårdgjort, med visst inslag av grönska.

Dagvattenflödena har i dagsläget inga stora möjligheter att fördröjas inom planområdet. 10-årsflödet för befintlig situation har ett dimensionerat flöde om 40 liter/sekund. Flödet vid ett 20-årsregn har ett dimensionerande flöde om 63 liter/sekund.

Föroreningsmängderna i dagvattnet före exploatering visas nedan. I nuläget finns inga dagvattenlösningar i området. En liten fördröjning och rening kan ske i befintliga grönytor.

Tabell 1. Tabell som visar föroreningsmängder i dagvattnet i dagsläget (kg/år).

Ämne	Enhet	Befintlig situation
Fosfor (P)	kg/år	0,12
Kväve (N)	kg/år	1,8
Bly (Pb)	kg/år	0,013
Koppar (Cu)	kg/år	0,03
Zink (Zn)	kg/år	0,10
Kadmium (Cd)	kg/år	0,00047
Krom (Cr)	kg/år	0,012
Nickel (Ni)	kg/år	0,005
Kvicksilver (Hg)	kg/år	0,00005
Suspenderad substans (SS)	kg/år	79
Olja	kg/år	0,6
PAH16	kg/år	0,00029
Benso(a)pyren (BaP)	kg/år	0,00004

Geotekniska förhållanden

Geologiska förhållanden

Planområdet är beläget inom ett utfyllt område, vilket överlagrar lera, morän och berg. Djupet till bergytan varierar. Ytligast är i västra delen av planområdet, där berg påträffas vid 0,5 meter under markytan. Jorddjupet bedöms vara större längs planområdets nordöstra del, där jorddjup överskridande 6 meter förekommer.

Fyllnadsmaterialet är homogent och utgörs till större delen av ett grusigt sandmaterial med blandat innehåll av torrskorpelera, mull och växtrester. Fyllnadsmaterialets mäktighet varierar över fastigheten från omkring 0,5 meter under markytan till som mest 3,5 meter under markytan.

Naturligt avlagrad jord utgörs till största del av finkornig sandig morän längs med fastighetsgränserna. I mitten av planområdet har naturligt avlagrad lera påträffats.

Hydrologiska förhållanden

Hydrologiska förhållanden

Grundvattenförhållandena har undersökts i samband med att en miljöteknisk markundersökning (2024) har genomförts. Grundvatten påträffades mellan 4–5 meter under markytan. Grundvattnets strömningsriktning bedöms vara i östlig-sydöstlig riktning mot Långsjön.

Enligt SGU:s brunnskarta finns flertalet energibrunnar inom cirka 50–150 meter i nordvästlig-västlig-sydvästlig riktning om planområdet. Enligt brunnskartan finns

en dricksvattenbrunn cirka 70 meter sydväst om planområdet. Brunnen bedöms inte vara i bruk för dricksvatten, då Huddinge kommun har kommunalt dricksvatten via VA-ledningsnät.

Markavvattning

Nordvästra hörnan av planområdet har tidigare omfattats av Segeltorps torrlägningsföretag, som är upphävt sedan 2022.

Hälsa och säkerhet

Elektromagnetiska fält

En transformatorstation finns inom fastigheten Jakobslund 2:19, cirka 80 meter från planområdet.

Förorenad mark

En miljöteknisk markundersökning har utförts (2024), med syfte att utreda eventuell förekomst av föroreningar i jord och grundvatten inom planområdet, bedöma om eventuella föroreningar kan utgöra risk för människors hälsa och/eller miljön, samt bedöma eventuellt behov av vidare undersökningar eller åtgärder.

Jordprover har tagits i totalt tio provtagningspunkter och grundvattenprov i en punkt (se Figur 15).

Halter av PAH-H över Avfall Sveriges rekommenderade haltgränser för farligt avfall (FA) har detekterats i två punkter. Halterna har detekterats på ett djup om mellan 0,8–1 meter under markytan i ena punkten och mellan 1,1–1,2 meter under markytan i den andra punkten. På djupare nivåer uppmättes halter av PAH-H överstigande Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) men understigande riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM).

I en punkt uppmättes alifatiska och aromatiska kolväten, PAH-M och PAH-H över Naturvårdsverkets generella riktvärde för KM men understigande riktvärdet för MKM. Halter av alifatiska kolväten uppmättes över generella riktvärdet för KM men under riktvärdet för MKM i ytterligare en provpunkt.

I två av provpunkterna uppmättes halter av PAH:er över KM men under MKM. I tre prover uppmättes metallhalter (kobolt, nickel) överstigande generella riktvärdet för KM men under MKM.

Halter av PAH-H över Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för mindre än ringa risk (MRR) men under KM påträffades i en provpunkt. Inga halter av summa PCB-7 uppmättes över rapporteringsgränsen.

Asfaltsprov har gjorts i syfte att undersöka om tjärasfalt kan förekomma. Enligt analyserat asfaltsprov underskreds gränsen för tjärasfalt tydligt, och asfalten bedöms därmed vara fri från stenkoltjära.

I grundvatten har koncentrationer av aromater (>C16-C35, PAH-M och PAH-H) detekterats över Drivkraft Sveriges (SPBI:s) riktvärde för dricksvatten. Vid jämförelse mot riktvärde för inträngning av ångor underskred uppmätta föroreningshalter riktvärdet. Nickelkoncentrationer enligt SGU:s tillståndsklass måttlig halt har uppmäts. Koncentrationer av arsenik, kadmium, koppar, bly och zink uppmättes i koncentrationer om mycket låg till låg halt.

I grundvattenprov detekterades förhöjda halter av PFAS, överskridande Livsmedelsverkets framtagna gränsvärde för PFAS4. Uppmätta halter av PFAS11 underskred SGU:s riktvärde för att vända trend, men under riktvärdet för grundvatten. Uppmätta halter av PFOS underskrider SGI:s preliminära riktvärde för PFOS i grundvatten.



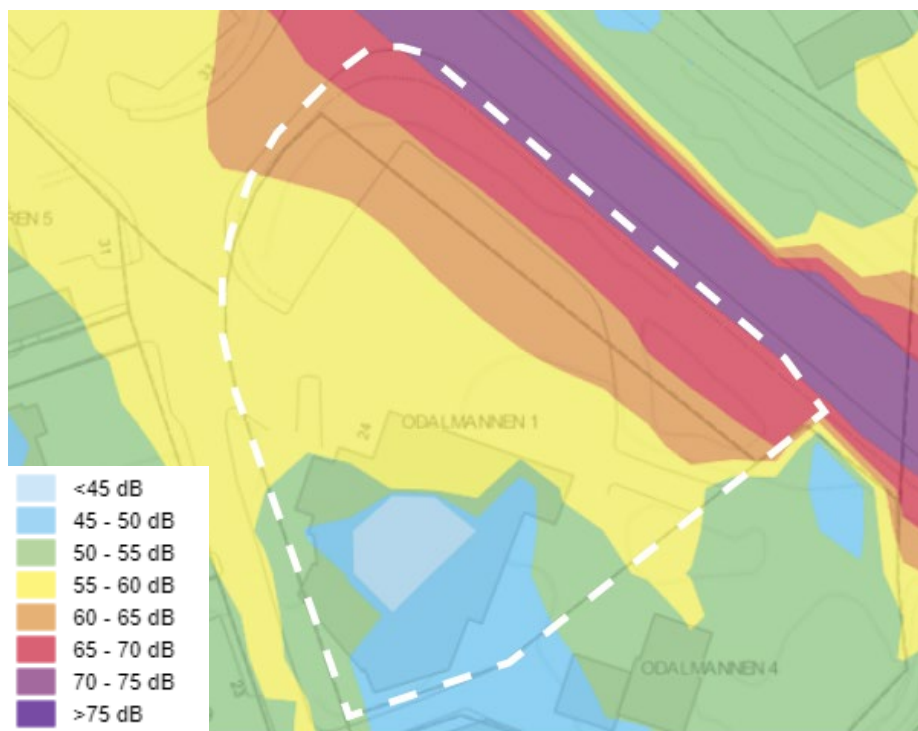
Figur 15. Provtagningspunkter för jord och grundvatten samt klassning (Miljöteknisk utredning, 2024).

Lukt

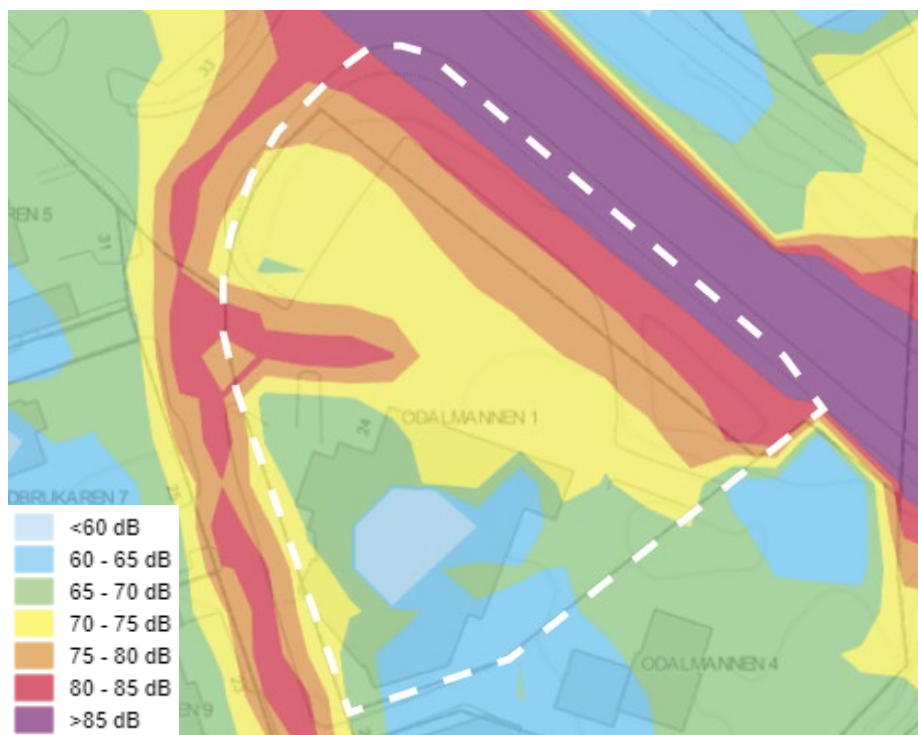
Inga verksamheter finns i eller i närheten av planområdet som orsakar luktstörningar.

Buller

En trafikbullerutredning har utförts (2023). Den främsta bullerkällan i området är Häradsvägen, därefter Rödskolevägen. Enligt en kommunövergripande bullerkartläggning från 2021 beräknas större delen av planområdet uppgå till ekvivalentbullernivå mellan 55–60 dB, närmast Häradsvägen uppgår bullernivåerna till 70 dB. Maximala bullernivåer inom planområdet uppgår enligt kartläggningen till 85 dB.



Figur 16. Ekvivalenta bullernivåer år 2021 enligt kommunövergripande bullerkartläggning.



Figur 17. Maximala bullernivåer 2021 enligt kommunövergripande bullerkartläggning.

Omkringliggande bebyggelse består i huvudsak av villor, i närområdet finns inga bullerkällor för externt industribuller.

Stomljud och vibrationer

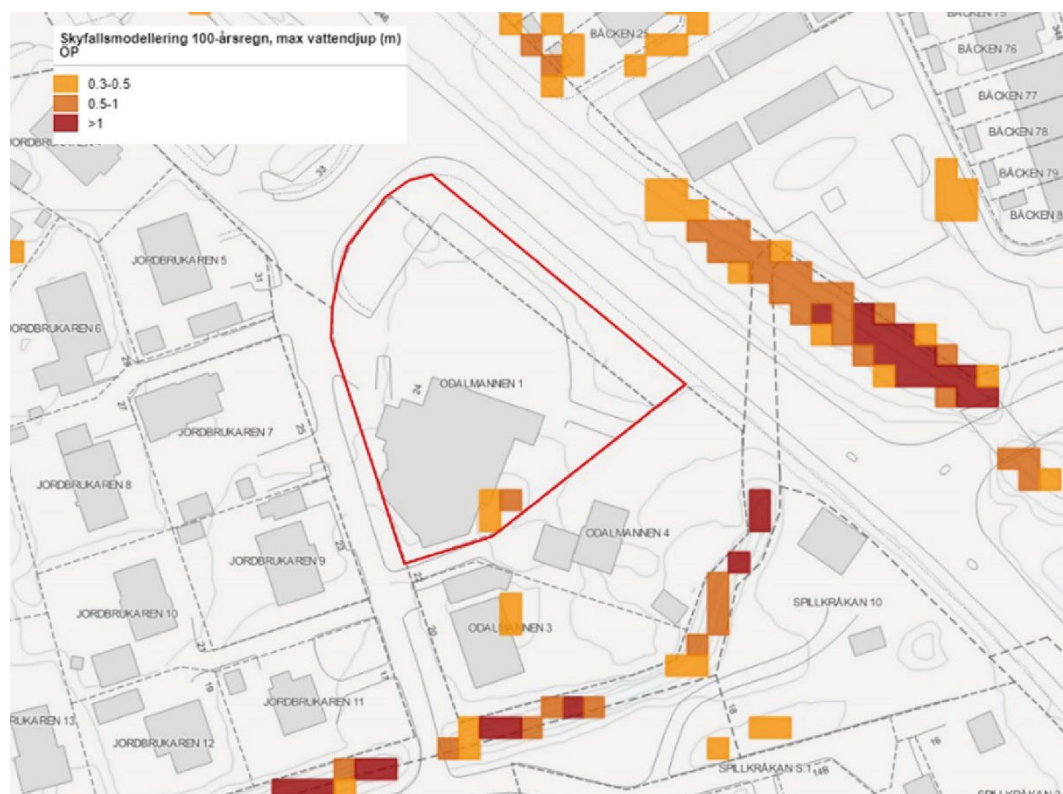
Det finns ingen risk i planområdet för vibrationer eller stomljud som överstiger aktuella riktlinjer.

Ras, skred och erosion

Planområdet har enligt SGU:s kartvisare inte någon risk för ras eller skred.

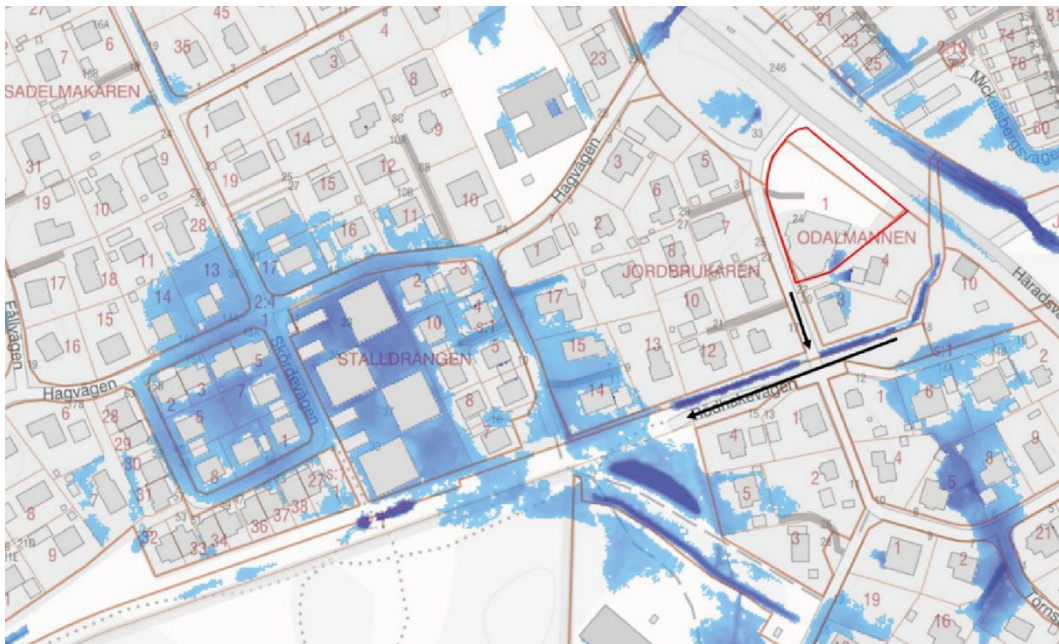
Översvämning

En översiktlig skyfallsmodellering har tidigare gjorts för hela Huddinge. Den visar att en lågpunkt finns i området, som vid skyfall (100-årsregn med klimatfaktor 1,25), får ett maxdjup om 0,5–1 meter.



Figur 18. Maximalt vattendjup enligt Huddinge kommuns skyfallsmodellering för 100-årsregn. Planområdets gräns markeras med röd linje.

Befintliga risker för översvämning har undersökts vidare inom ramen för utförd dagvattenutredning (2024). Instängda områden och maximala vattendjup har utretts i programmet ScalgoLive, utifrån ett beräknat skyfall motsvarande 56 mm. Huvudparten av ytvattnet kommer från själva planområdet och avrinner söderut över fastigheten. Vid kraftiga regn samlas vatten i en lågpunkt vid den befintliga byggnaden inom planområdet. Lågpunkten fylls upp på cirka 15 m³, därefter rinner vattnet vidare till en lågpunkt på grannfastigheten och sedan vidare mot Rödhakevägen via fastighetens infart. Vattnet fortsätter längs Rödhakevägen till ett dike söderut. Resterande delar av området rinner också till detta dike men via alternativa avrinningsvägar.



Figur 19. Maximalt vattendjup och flödesvägar nedströms planområdet vid ett 56 mm regn vid befintlig situation. Planområdets gräns markeras med röd linje och flödesinriktning med svarta pilar (Dagvattenutredning, 2023).

Värmeöeffekt

Planområdet riskerar i dagsläget att få måttliga värmeöeffekter då stora delar av marken är hårdgjord och öppen, dock klimatreglerar omkringliggande småhusträdgårdar temperaturen något. Befintlig vegetation bidrar med viss lokal klimatreglering.

Byggnadsfritt avstånd till statlig väg och järnväg

Planområdet angränsar inte till statlig väg eller järnväg och omfattas inte av byggnadsfritt avstånd.

Farligt gods

Inga primära eller sekundära transportleder för farligt gods finns i närhet av planområdet.

Störande verksamheter

Detaljplaneområdet omfattar inga störande verksamheter. Detaljplanen påverkas inte heller av omkringliggande verksamheter.

Kulturmiljö

Kulturmiljövärden

I en kulturmiljöutredning från 1984 har ett större område, inklusive fastigheten Odalmannen 1, pekats ut som representativ för de strömningar som styrde utformningen av Stockholmsområdets villabebyggelse under 1900-talets första decennier. Inslaget av modern bebyggelse bedömdes då som marginellt. Med hänsyn till detta angavs att framtida planering ska inriktas mot att bevara områdets karaktär och egenart.

I en kulturmiljöinventering från 2003 pekas enbart Vattenledningsverkets vaktstuga, belägen cirka 70 meter sydost om planområdet, ut. Vaktstugan är från 1904 och identisk med densamme vid Fittjanäset. Huset har träpanel målad i gult med gröna detaljer, där ursprungliga fönster och tegeltak är bevarad. Enligt inventeringen ska stor hänsyn tas till byggnadens ursprungliga karaktär och detaljer.

Även i kommunens kulturmiljöprogram, underlag till ÖP 2050, pekas Vattenledningsverkets vaktstuga ut som en särskilt värdefull byggnad. I kulturmiljöprogrammet anges att byggnaden ska vårdas och underhållas samt att tillbyggnader ska undvikas.

Under åren har ställningstagandet kring områdets värdefulla kulturmiljö skiftat från att ett större område pekas ut, till att enbart peka ut vaktstugan. I senare inventeringar och ställningstaganden pekas inte planområdet ut som av värde för kulturmiljön. Den ursprungliga verksamhetsbyggnaden inom planområdet finns kvar inom planområdet, men har vid olika tillfällen byggts ut och byggts till, vilket dominerar uttrycket i dagsläget.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns i eller i anslutning till planområdet.

Social hållbarhet

Planområdet tillhandahåller inga särskilda sociala värden i dagsläget och används inte av barn eller ungdomar. Tillgången till kommunala lekplatser är begränsad i Segeltorp. Närmsta lekmöjligheter finns på de omkringliggande skolgårdarna.

Tidigare verksamhet är nedlagt och platsen utgörs i huvudsak av en öppen, outnyttjad yta. Fastigheten används enbart tillfälligt för jordgubbs- och julgransförsäljning.

Bostadssammansättningen i området är i dagsläget dominerat av villor och radhus, vilket innebär begränsade möjligheter för människor med olika förutsättningar att bo i området.

Offentlig service

Ingen offentlig service finns i dagsläget inom planområdet. I nära anslutning till planområdet finns flertalet skolor och förskolor, såsom Långsjöskolan och Segeltorpsskolan samt förskolorna Trädgårdssångaren och Hagen.

Kommersiell service

Ingen aktiv kommersiell service finns inom planområdet i dagsläget.

Kommersiell service i form av gym och bageri finns i Segeltorp centrum, cirka 600 meter från planområdet. Närmsta livsmedelsbutik finns utmed Häradsvägen, cirka 550 meter från planområdet.

Arbetsplatser

Planområdet har tidigare utgjort ett mindre verksamhetsområde. Verksamheten har sedan tidigare upphört och den befintliga verksamhetsbyggnaden står i dagsläget tom.

Arbetsplatser finns omkring området, bland annat i Segeltorp centrum och kopplade till omkringliggande skolor och förskolor.

Trafik

Gatustruktur

Häradsvägen, som angränsar planområdet i norr, är en högt trafikerad huvudgata som även trafikeras av lokalbussar. Häradsvägen kopplar samman E4/E20 med Huddingevägen och är således en viktig länk mellan det lokala och regionala vägnätet. Längs Häradsvägen finns också cykelstråk med både lokal och regional betydelse.

Rödhakevägen angränsar planområdet i väster och söder och är en lokalgata. Gatan är cirka 4 meter bred och förbud mot genomfartstrafik råder. Endast boende på Rödhakevägen och närliggande gator samt särskild trafik såsom leveranser och färdtjänst till Långsjöskolan har anledning att köra på Rödhakevägen vilket gör att fordonsflödena längs vägen generellt bedöms som låga.

Huddinge kommun är väghållare för både Häradsvägen och Rödhakevägen.

Gångtrafik

I Huddinge kommuns gångplan utgör Häradsvägen en del av det övergripande gångnätet, som utgör stommen i kommunens gångnät. Det har en uppsamlande funktion och syftar till att erbjuda smidiga, trygga och säkra gångresor till kollektivtrafik, service och andra målpunkter. Utbyggda gångbanor och gångvägar finns utmed Häradsvägen. På vägens södra sida finns en lokal gång- och cykelbana som gränsar mot planområdet. På norra sidan finns en gång- och cykelväg av regional karaktär. En gångtunnel finns under Häradsvägen i höjd med närliggande busshållplats. Ytterligare en gångtunnel finns öster om planområdet, under Mickelsbergsvägen.

Rödhakevägen saknar gångbanor. Ett övergångsställe finns över Rödhakevägen intill korsningen mot Häradsvägen. Övergångsstället är något indraget från korsningspunkten och medför att korsningen avviker från kommunens standard enligt teknisk handbok. Ett troligt faktiskt trafikbeteende är att övergångsstället blockeras av fordonstrafik som ska svänga ut på Häradsvägen, vilket medför att korsningspunkten är trafikosäker.

Nordväst om planområdet finns en parkeringsplats tillhörande Långsjöskolan, belägen cirka 250 meter söder om planområdet. Ett utbyggt skolstråk finns i form av gångbanor utmed Hagvägen och Ålyckevägen.

Cykeltrafik

Kombinerade gång- och cykelbanor finns på båda sidor av Häradsvägen. Sträckan på den norra sidan Häradsvägen är utpekad som ett regionalt cykelstråk i kommunens cykelplan. Över Rödhakevägen utmed Häradsvägen finns en cykelpassage. Även cykelpassagen bedöms som trafikosäker, då den blockeras av fordonstrafik som ska svänga ut mot Häradsvägen.

På Rödhakevägen och övriga lokalgator i området sker cykling i blandtrafik.

Kollektivtrafik

Planområdet har i dagsläget en god kollektivtrafikförsörjning genom busstrafik med anslutning till spårbunden trafik i Stuvsta och Fruängen. Närmaste busshållplats är Lövsångarvägen, belägen cirka 100 meter från planområdet. Busslinjerna 703, 704 och 710 passerar planområdet på Häradsvägen. Buss 703 går mellan Fruängen-Sörskogen och buss 704 går mellan Fruängen-Huddinge centrum. Buss 710 går mellan Skärholmen-Sörskogen. Buss 703 och 710 går i halvtimmetrafik och buss 704 går i kvartstrafik. Vid Segeltorp centrum cirka 600 meter från planområdet passerar även stombusslinje 173, mellan Skarpnäck och Skärholmen.

Planområdet ligger inom spårväg syds influensområde, där en spårvägsstation planeras till Segeltorp centrum, cirka 1 kilometer från planområdet.

Biltrafik

Planområdet nås via Häradsvägen och Rödhakevägen, som avgränsar fastigheten i norr respektive väster och söder. En befintlig infart finns till planområdet mot Rödhakevägen.

Enligt trafikmätningar från 2021 är vardagsmedeldygnstrafiken på Häradsvägen cirka 15 000 fordon per dygn. En trafikmätning från 2022 visade att vardagsmedeldygnstrafiken på Rödhakevägen är cirka 2 500 fordon per dygn. Mätpunkten var invid korsningen med Häradsvägen, vilket innebär att trafiken till och från Långsjöskolans parkeringsyta är inkluderad. Troligen är trafikflödena längre ner på Rödhakevägen betydligt lägre. Den skyltade hastigheten är 30 km/h men trafikmätningen uppmätte medelhastigheten till cirka 19 km/h, vilket tyder på att många kör försiktigt på gatan.

En kapacitetsbedömning av korsningen Häradsvägen/Rödhakevägen har genomförts och inga kapacitetsproblem bedöms finnas i dagsläget.

Siktförhållande vid korsningspunkten bedöms inte uppnå vare sig god eller låg standard enligt kommunens tekniska handbok, dels med anledning av övergångsställets nuvarande placering, dels på grund av att den vegetation som finns invid Långsjöskolans parkering skymmer sikten.

Trafiksäkerhet

Rödhakevägen används i viss utsträckning som skolväg. Gatan saknar gångbana och har en låg hastighetsbegränsning på 30 km/h samt genomfartsförbud. Med tanke på gatans bredd (4 meter) är det svårt för fordon att mötas vilket gör att fordon oftast håller mycket låga hastigheter. Detta bekräftas även av genomförda trafikmätningar.

Övergångsstället och cykelpassagen över Rödhakevägen är placerat nära korsningen med Häradsvägen. Detta innebär att bilister som ska svänga ut från Rödhakevägen i ett första steg kör nära övergångsstället för att uppmärksamma gående och cyklister. I ett andra steg stannar vid bilister vid gatumarkering för väjningsplikt för att uppmärksamma motorfordon på Häradsvägen och blockerar övergångsstället och cykelpassagen. Detta trafikbeteende medför en trafikosäker korsningspunkt.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

För kvartersmarken behöver exploatören förvärva mark från kommunens fastighet Jakobslund 2:19.

Befintliga ledningsrätter bibehålls och säkras genom markreservat i plankartan.

Miljö

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen, utifrån det som beskrivs i Undersökning om betydande miljöpåverkan för detaljplan Odal mannen 1, att detaljplanen inte bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan) som avses i 6 kap. 5–8 §§ miljöbalken), med beaktande av förordningen 1988:905, bilaga 4). Motivet till ställningstagandet grundas på vad detaljplanen möjliggör för bebyggelse samt den analys som redovisas undersökningshandlingen

En strategisk miljöbedömning, enligt 6 kap. 3 § miljöbalken behöver därför inte upprättas för detaljplanen.

Undersökningen har delgivits Länsstyrelsen som delar kommunens bedömning (2024-02-14).

Riksintressen enligt miljöbalken

Den föreslagna markanvändningen är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Sammantaget leder exploateringen dagvattenhantering en generell förbättring av föroreningsbelastningen till recipienten (se vidare under rubriken Dagvatten) till. Detta innebär bättre förutsättningar att uppnå miljökvalitetsnormer (MKN) i nedströms liggande vattenförekomster.

Miljökvalitetsnormer för luft

Trafiken i området leder inte till att MKN för luft eller miljömålet för Frisk luft äventyras.

Miljökvalitetsnormer för buller

Ljudnivåer vid befintliga byggnader i närområdet beräknas inte påverkas av nybyggnationen, se vidare under rubriken Buller.

Mark och vegetation

En del träd försvinner i och med att exploateringen sker. Detta kommer dock att kompenseras genom återplantering av träd och ytterligare gröna värden på kommande bostadsgård samt radhusens trädgårdar.

Naturvärden

Eken inom planområdet, som har pekats ut som bevarandevärd, har försetts med en skyddsbestämmelse i plankartan. Infarterna till radhusen ska anpassas efter de två träd som står utanför planområdet som har pekats ut som bevarandevärda. Genom att hänsyn tas till träden innebär detaljplanens genomförande inga negativa konsekvenser för befintliga naturvärden i eller i anslutning till planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Exploateringen varken ökar eller minskar möjligheten till rekreation och friluftsliv.

Ekosystemtjänster och ekologisk kompensation

Planförslaget innebär att ett flertal befintliga träd tas ned till fördel för ny bebyggelse, men ersätts med större grönytor, rabatter och parkträd. Det innebär att ekosystemtjänsterna pollinering och infiltration förstärks. Anläggandet av dagvattenanläggningar stärker möjligheten till vattenrening och flödesreglering. Luftrening och klimatreglering bedöms få obetydlig påverkan av planförslaget.

Dagvatten

Flödesberäkningar visar att avrinningen kommer att öka marginellt efter exploatering på grund av att beräkningen av flöden för planerad bebyggelse gjorts med klimatfaktor. En erforderlig fördröjningsvolym i linje med Huddinge kommuns dagvattenstrategi beräknas till 4 m³. Denna volym planeras fördröjas i växtbäddar.

Föroreningsberäkningen indikerar att föroreningsbelastningen i dagvattnet minskar för alla ämnen utom PAH16 efter exploatering även utan åtgärder. Detta då den planerade exploateringen innebär att hårdgjorda ytor minskar och att grönytor ökar. Föroreningsbelastningen kommer att minska för alla ämnen efter rening jämfört med nuläget.

Tabell 2. Föroreningsmängder för befintlig samt planerad situation inom fastigheten utan och med dagvattenåtgärder (Dagvattenutredning, 2024).

Ämne	Enhet	Befintlig situation	Planerad situation utan dagvattenåtgärder	Planerad situation med dagvattenåtgärder	Förändring mellan befintlig och planerad med åtgärder (%)
Fosfor (P)	kg/år	0,12	0,10	0,08	-17%
Kväve (N)	kg/år	1,8	1,6	1,4	-13%
Bly (Pb)	kg/år	0,013	0,008	0,004	-58%
Koppar (Cu)	kg/år	0,03	0,023	0,018	-22%
Zink (Zn)	kg/år	0,10	0,08	0,03	-61%
Kadmium (Cd)	kg/år	0,00047	0,0005	0,0001	-72%
Krom (Cr)	kg/år	0,012	0,010	0,007	-34%
Nickel (Ni)	kg/år	0,005	0,004	0,002	-61%
Kvicksilver (Hg)	kg/år	0,00005	0,00003	0,00002	-35%
Suspenderad substans (SS)	kg/år	79	53	27	-49%
Olja	kg/år	0,6	0,3	0,2	-48%
PAH16	kg/år	0,00029	0,0003	0,0001	-68%
Benso(a)pyren (BaP)	kg/år	0,00004	0,00002	0,00001	-68%

Huvudprincipen för dagvattenhantering inom planområdet är avledning till växtbäddar för såväl rening som fördröjning. Principlösningar ses i Figur 20.



Figur 20. Identifierade lämpliga ytor för dagvattenhantering samt förslag för eventuella dagvattenledningar och anslutning till allmän dagvattenledning. Blå pilar visar avvattningsriktning (Dagvattenutredning, 2024).

Geotekniska förhållanden

Geologiska förhållanden

Inga geotekniska anpassningar har bedömts som nödvändiga.

Markradon

Byggnaderna ska utföras radonsäkert.

Hydrologiska förhållanden

Hydrologiska förhållanden

Detaljplanens genomförande har positiv inverkan på de hydrologiska förhållandena, då möjligheten för infiltration och perkolation ökar.

Markavvattning

Planen medför ingen påverkan i och med att Segeltorps torrlägningsföretag är upphävt.

Hälsa och säkerhet

Elektromagnetiska fält

Nya byggnader bedöms inte vara utsatta för risker kopplade till elektromagnetiska fält.

Förorenad mark

Vid exploatering av bostäder, vilket motsvarar känslig markanvändning (KM), krävs efterbehandlingsåtgärder för att avgränsa och sanera eller riskminimera de påträffade delområden innehållande förhöjda halter.

Uppmätta halter överstigande rekommenderade haltgränser för farligt avfall (FA) har inte kunnat avgränsas i plan- eller djupled. Kompletterande provtagning behöver därför göras för att avgränsa påträffade föroreningshalter inför planerade schaktarbeten. Dessa undersökningar utförs lämpligen i samband med eller i direkt anslutning till kommande entreprenadarbeten. Förekommande haltförhöjningar gör att eventuella överskottsmassor behöver transporteras till mottagningsanläggning med tillstånd att ta emot aktuell föroreningsgrad. I samband med schakt behöver det finnas beredskap kring hur misstänkt avvikande eller förorenade massor kan provtas, bedömas och hanteras.

Inga analyser för avfallsklassificering (laktest) har utförts inom ramen för genomförd miljöteknisk undersökning. Kompletterande avfallsklassificering (laktester) behöver därför utföras för att kunna klargöra hur schaktmassor ska omhändertas inför externt omhändertagande.

Befintliga FA-massor och associerade massor över KM ska avhjälpas genom schaktsanering. Då föroreningen tycks begränsad till ett endast några decimeter mäktigt jordlager bedöms den kunna avskiljas och avlägsnas relativt smidigt. Avgränsning av massor görs inför eller i samband med planerade markarbeten.

Vid kommande schaktarbeten behöver hänsyn tas till SVOA:s ledningar som går genom fastigheten. För att särskilja de eventuellt förorenade fyllnadsmassorna som lämnas kvar runt SVOA:s ledningar rekommenderas att en geotextilduk används, för att avgränsa sanerat område mot kvarlämnade massor. Innan några

skyddsåtgärder vidtas ska dialog föras med SVOA om hur hantering ska utföras samt vilket avstånd som gäller för schakt i närheten av SVOA:s ledningar.

Förhöjda föroreningshalter (PFAS och PAH) i grundvattnet bör tas hänsyn till och hanteras i samband med eventuell länshållningshantering i kommande schaktentreprenad. Detta för att kontrollera att inga förhöjda föroreningshalter släpps ut på dagvattennätet.

All hantering av förorenade massor är anmälningspliktig verksamhet. Enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SFS 1998:899) skall en anmälan om avhjälpande åtgärder lämnas in till och godkännas av tillsynsmyndigheten innan en eventuell sanering påbörjas.

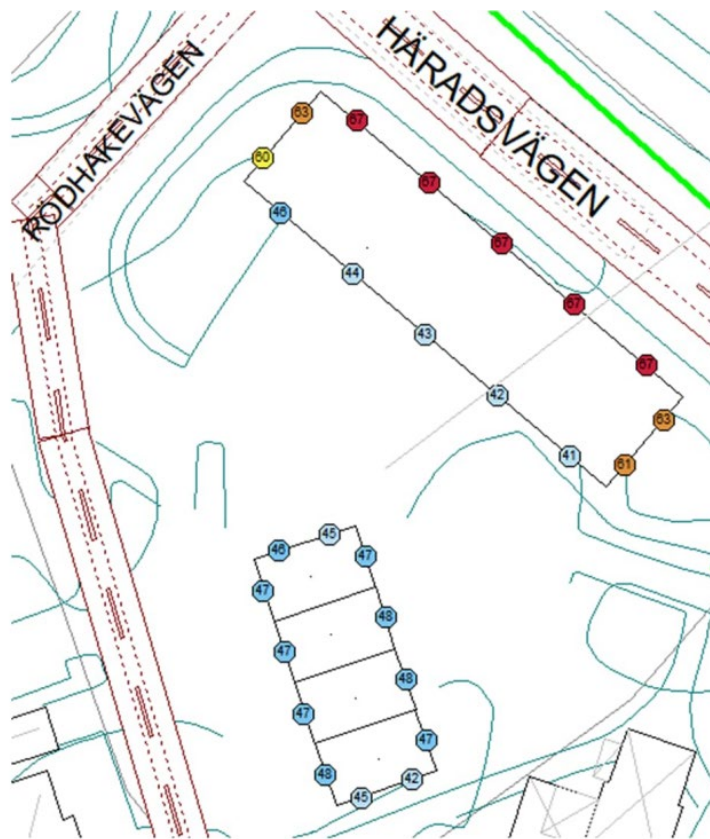
Buller

Den planerade bebyggelsen bedöms inte negativt påverka bullersituationen för befintlig bebyggelse.

Enligt trafikbullerutredningen (2023) beräknas de planerade bostäderna utmed Härandsvägen få en ekvivalent ljudnivå över 60 dBA (se Figur 21). Riktvärdet om högst 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids även vid byggnadens gavlar. Detta innebär att bostäderna måste ha minst hälften av bostadsrummen vända mot ljuddämpad sida.

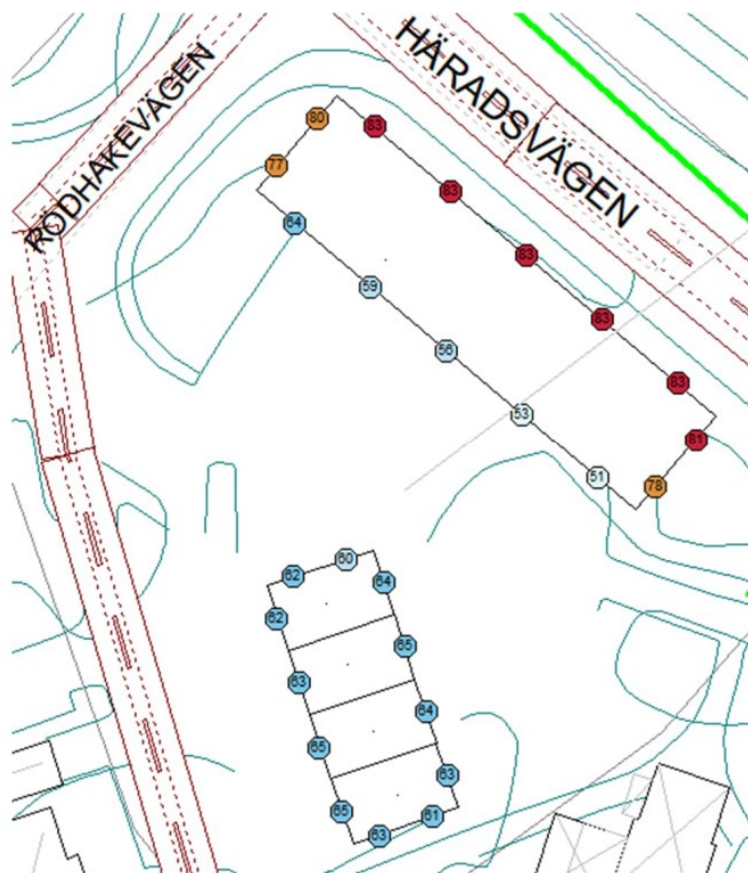
Den ekvivalenta ljudnivån vid fasad på den ljuddämpade sidan av byggnaden beräknas till högst 50 dBA. Riktvärdet för ljuddämpad sida (högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå) klaras med marginal.

Flerfamiljshuset fungerar som ett bullerskydd för radhusen som ligger mot Rödhakevägen. Vid dessa beräknas den ekvivalenta ljudnivån till högst 53 dBA, vilket innebär att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad (högst 60 dBA) innehålls utan avstegsfall (se Figur 21).



Figur 21. Ekvivalent ljudnivå vid fasad vid bottenvåning. Bullernivåerna från Häradsvägen är som högst vid byggnadens lägre våningar, och minskar i styrka för de övre våningarna (Trafikbullerutredning, 2023).

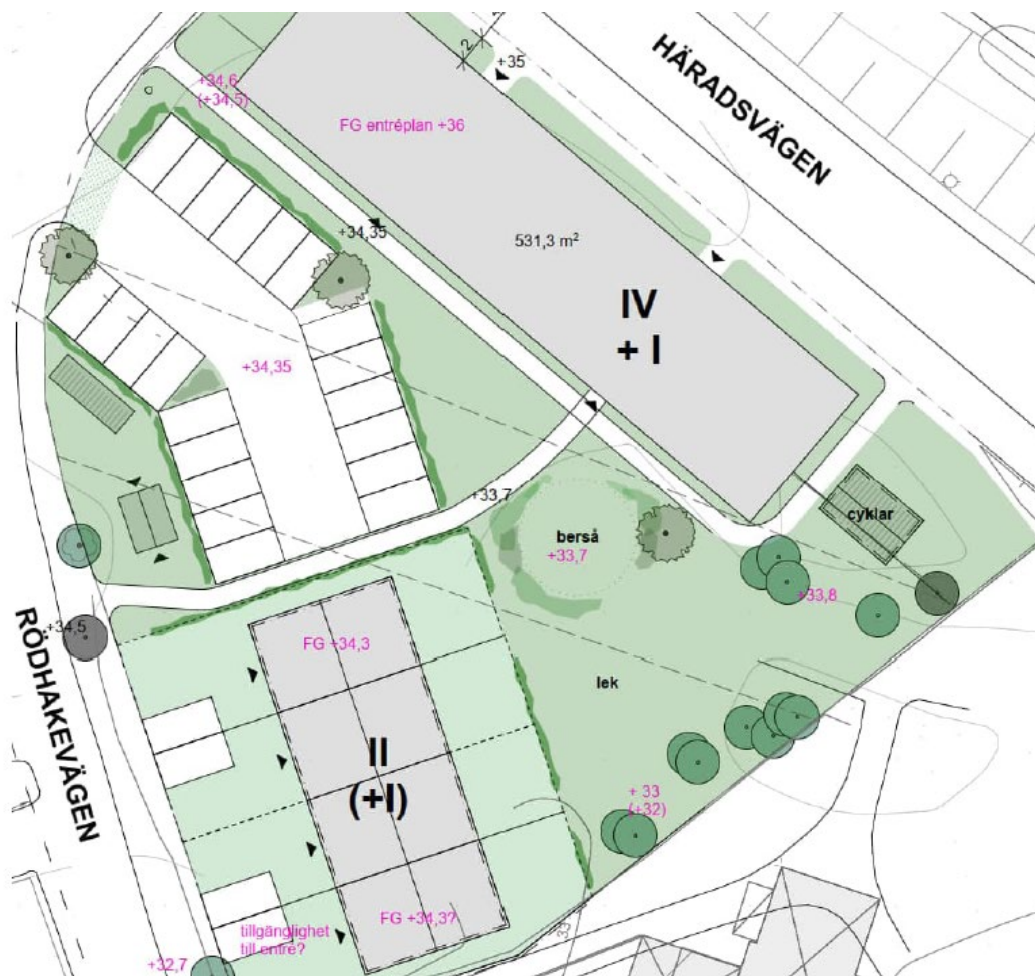
Riktvärde för maximal ljudnivå vid fasad finns endast för ljuddämpad sida. Samtliga lägenheter beräknas innehålla riktvärdet högst 70 dBA vid fasad nattetid vid ljuddämpad sida (se Figur 22).



Figur 22. Maximal ljudnivå vid fasad vid bottenvåning (Trafikbullerutredning, 2023).

Val av ytterväggskonstruktion, don och fönster styrs i hög grad av trafikbuller. Särskild tonvikt bör läggas på att välja don, fönster och ytterväggskonstruktion för att skapa en god ljudmiljö. Med hänsyn till de höga ljudnivåerna mot Häradsvägen rekommenderas ljudklass B för bostäderna. Stor omsorg ska tas i den kommande projekteringen vid dimensioneringen av fasadkonstruktioner så att en god ljudmiljö inomhus erhålls.

Genom att förlägga uteplatser mot fastighetens gårdssida kan uteplatser i markplan anordnas som klarar riktvärden enligt trafikbullerförordningen, det vill säga högst 50 dBA ekvivalent respektive 70 dBA maximal ljudnivå. För flerfamiljshuset innehålls både riktvärdet för ekvivalent och maximal ljudnivå i det område som är betecknat som berså i Figur 23. I området för lek beräknas den ekvivalenta ljudnivån bli cirka 52 dBA. Med en lokal skärm, exempelvis genom att cykelförrådet utförs med en tät vägg mot Häradsvägen, kan ljudnivån sänkas till högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå även i området för lek.



Figur 23. Uteplatser förläggs mot fastighetens gårdssida, där de klarar riktvärden enligt trafikbullerförordningen. Genom att tät vägg utförs på cykelförrådet ges effekt som en lokal bullerskärm, vilket kan medföra att ljudnivån sänks till högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå även i området utpekad för lek (Trafikbullerutredning, 2023).

Stomljud och vibrationer

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära risk för vibrationer eller stomljud som överstiger riktlinjerna, varken inom eller utanför planområdet.

Ras, skred och erosion

Risk för ras, skred och erosion bedöms inte föreligga.

Översvämning

Inom den planerade exploateringen kommer en lågpunkt på ca 15 m³ delvis att byggas bort. Det resulterar i att motsvarande volym behöver omhändertas inom området med skyfallsfördröjande åtgärder som exempelvis naturliga lågpunkter. För att förebygga denna översvämningssproblematik har åtgärder utformats att ta hand om cirka 38 m³ vatten inom den planerade exploateringen. Åtgärderna bygger på ett system som består av upphöjning av marken vid byggnaderna, två överdämningsytor och ett svackdike. Föreslagna växtbäddar för dagvattenhantering kommer också ha viss magasinerande funktion för den inledande nederbörden vid ett större regn.

Ovanstående skyfallsåtgärder innebär att flödena från planområdet kommer minska jämfört med nuläget och att planförslaget ger en förbättrad framtida skyfallssituation jämfört med om området lämnas som det är idag. Inga vattendjup som innebär försvårad framkomlighet för räddningsfordon bedöms uppstå inom eller utanför planområdet. Befintlig bebyggelse kommer inte att påverkas negativt efter omdaning.

Generellt bidrar detaljplanens genomförande till mer grönska och en minskad andel hårdgjord yta. Detta får positiva konsekvenser för vattenreglering, där mer vatten kan infiltreras inom planområdet. Minskad hårdgjorda ytor får även

positiva konsekvenser för värmeöffekter, som bedöms minska efter exploatering jämfört med dagens situation.

Klimatpåverkan

Ny bebyggelse innebär alltid en klimatbelastning på grund av att det genereras utsläpp av växthusgaser i främst i byggskedet, för bland annat byggmaterial och byggt transporter. Från den 1 januari 2022 gäller lagen om klimatdeklarationer för byggnader. Den omfattar alla som söker bygglov efter detta datum.

Den aktuella lokaliseringen för ny bebyggelse är mycket lämplig i och med att det är ett förtätningsprojekt med väl fungerande infrastruktur som omgärdar platsen. Det är även beläget inom spårväg syds influensområde. Den planerade bebyggelsen med tillkommande boende kommer även innebära en ökad biltrafik jämfört med nuläget. Projektet planerar därför för olika mobilitetslösningar för att hålla antalet bilparkeringar nere. Sammanlagt bedöms klimatpåverkan vara marginell.

Farligt gods och störande verksamheter

Inga anpassningar kopplat till primära eller sekundära leder för farligt gods är nödvändiga.

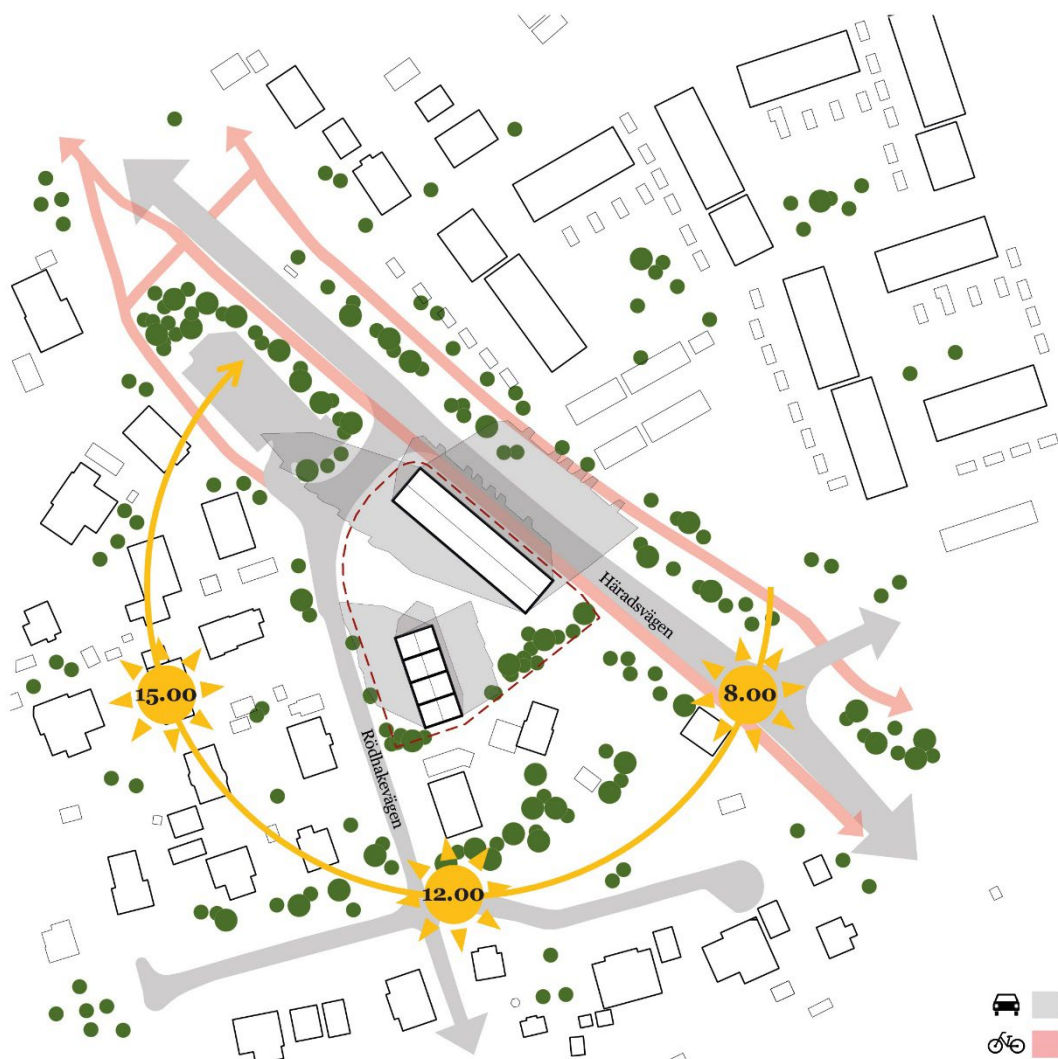
Inga anpassningar kopplat till störande verksamheter är nödvändiga.

Bebyggelse

Ljuförhållanden

Med anledning av att planområdet omgärdas av vägar faller skuggorna från tillkommande bebyggelse i huvudsak mot dessa. Tillkommande bebyggelse bedöms medföra viss omgivningspåverkan avseende solljus och dagsljus för den omgivande bebyggelsen. Påverkan bedöms som liten. Skuggan är dock ej konstant utan rör sig under dagen och bedöms därför ha begränsad påverkan på solförhållandena eller ljuförhållandena i övrigt. Omkringliggande bebyggelse bedöms ha acceptabla ljusinsläpp även med nu föreslagen detaljplan. Sammantaget bedöms den begränsade skuggpåverkan som planerad bebyggelse medför på befintlig bebyggelse och allmänna ytor vara en rimlig konsekvens av detaljplanens genomförande.

De lägre radhusen placeras i planområdets södra del, vilket innebär delar av den gemensamma bostadsgården skuggas. Skuggan är dock inte konstant utan rör sig under dagen och bedöms därför ha begränsad påverkan på solförhållandena eller ljuförhållandena i övrigt.



Figur 25. Solstudie som visar på hur skuggor faller till följd av föreslagen exploatering vid vår- och höstdagjämning. Illustration: CJ Studio.

Stadsbild och landskapsbild

Detaljplanens genomförande innebär en förändring i stadsbilden. Tidigare öppna och hårdgjorda ytor förses med byggnader, bostadsgårdar och parkering. Den befintliga verksamhetsbyggnaden rivs och ersätts av två tydliga byggnadskroppar, placerade utmed gatorna.

Mot Häradsvägen bidrar flerbostadshuset till att gränser mellan allmän platsmark och kvartersmark förtydligas. Genom att byggnadens entréer placeras mot vägen bidrar bebyggelsen till en ökad stadsmässighet och närvaro utmed gatan, vilket har inverkan på upplevelsen för särskilt gående och cyklister som passerar längs Häradsvägen.

Mot Rödhakevägen placeras radhusen en bit in på fastigheten. Då höga staket och plank i dagsläget är placerade vid fastighetsgränsen kommer den nya bebyggelsen bidra till att platsen upplevs mer öppen. Radhusens placering är i linje med hur

övrig bebyggelse utmed gatan är placerad, vilket skapar en mer enhetlig upplevelse längs gatan.

Social hållbarhet

Planområdet som i dagsläget saknar värden för barn utvecklas med en gemensam, bullerskyddad bostadsgård, där lekinstallationer och mötesplats för de boende planeras.

Ändringen av markanvändning innebär en mer sammanhållen bebyggelse och att området blir mer definierat. Den nya bebyggelsen bidrar till en ökad närvaro i området och byggnadernas placering utmed gatorna skapar god överblick över omgivningen. Den nya bebyggelsen bedöms bidra med ökad trygghet i och kring planområdet.

Detaljplanen bidrar till en ökning och större blandning av bostäder i området. Detta innebär att människor har större möjlighet att bo kvar i området när livssituationen förändras.

Sammantaget bedöms detaljplanen innebära positiva konsekvenser med avseende på social hållbarhet.

Kulturmiljö

Planområdet är genom befintliga villafastigheter avskilt från det utpekade kulturmiljöområdet. Detaljplanen bedöms därför inte negativt påverka möjligheten att vårda och underhålla vaktstugan.

Inga fornlämningar påverkas av detaljplanens genomförande.

Riksintresse

Detaljplanens genomförande innebär ingen påverkan på befintliga riksintressen.

Trafik

Gatustruktur

Detaljplaneförslaget innebär ingen förändring av gatustrukturen som stort. Befintlig infart till planområdet från Häradsvägen flyttas cirka 8 meter längre norrut mot korsningen med Häradsvägen.

Gångtrafik

Detaljplanen omöjliggör inte för framtida standardhöjning av gång- och cykelbanan utmed Häradsvägen. I övrigt bedöms detaljplanen inte innebära några konsekvenser för gångtrafiken i området och är förenlig med Huddinge kommuns gångplan.

Cykeltrafik

Detaljplanen omöjliggör inte för framtida standardhöjning av gång- och cykelbanan utmed Häradsvägen. Planförslaget är förenligt med Huddinge kommuns cykelplan.

Kollektivtrafik

Detaljplanens genomförande innebär ett ökat underlag till befintlig kollektivtrafik. I övrigt innebär detaljplanen inga konsekvenser för kollektivtrafiken.

Biltrafik

Detaljplanen innebär en mindre ökning av trafiken. Trafikalstringen bedöms främst bero av de bostäder som tillskapas. Genomförd trafikutredning visar en ökning på cirka 30 fordonsrörelser under förmiddagens maxtimme. En kapacitetsbedömning av korsningen Häradsvägen/Rödhakevägen har genomförts, och inga kapacitetsproblem bedöms följa av detaljplanens genomförande.

Trafiksäkerhet

Rödhakevägen är en smal lokalgata som saknar gångbana. För att minimera konflikter, genom att fortsatt hålla trafiken utmed gatan låg, anläggs infarten till den gemensamma parkeringen så nära korsningen till Häradsvägen som möjligt.

Med anledning av den nya bebyggelsens placering har en analys om siktförhållande mot Häradsvägen genomförts inom ramen för trafikutredningen (2024). Genom att befintligt övergångsställe och cykelpassage placeras längre söderut på Rödhakevägen förbättras siktförhållande jämfört med dagsläget. Åtgärden möjliggör för fordonstrafik att i ett första steg stanna innan passagen, och i ett andra steg stanna efter passagen och innan korsningen utan att övergångsstället och cykelpassagen blockeras. Åtgärder utgör en förbättring av trafiksäkerheten jämfört med dagsläget.

Säker skolväg

Detaljplanen innebär inga negativa konsekvenser för skolvägen via Hagvägen och Ålyckevägen. Den planerade exploateringen bedöms endast medföra en marginell påverkan på den alternativa skolvägen längs Rödhakevägen. Detta då tillkommande trafikflöden uppskattas som låga samt att i princip all tillkommande trafik anländer i vägsystemet utanför den del som nyttjas av barnen. Den tillkommande trafiken från exploateringen bedöms inte heller påverka hastigheten på Rödhakevägen utan den bedöms även fortsatt vara mycket låg på grund av gatans karaktär och reglering.

Administrativa frågor

Detaljplanen har tagits fram av Samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av plansektionen, i samarbete med mark- och exploateringssektionen samt trafik- och landskapssektionen.

Anna Forssén

Planarkitekt