



Datum
2024-12-04

Diarienummer
KS-2022/631

Avsändare
Anna Forssén
08-535 363 72
Anna.forssen@huddinge.se
Kommunstyrelsens förvaltning

Detaljplan för Odal mannen 1 inom kommundelen Segeltorp – beslut om granskning

Beslut

1. Detaljplan för Odal mannen 1 sänds ut på granskning.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bebyggelse för bostäder i blandad form, där övervägande del utformas som flerbostadshus. Planområdet utvecklas med goda boendekvaliteter och god gestaltning som på ett omsorgsfullt sätt anpassas till området. Planläggningen syftar även till att definiera gaturummen genom genomarbetade och väl gestaltade möten mellan den planerade bebyggelsen och omkringliggande vägar.

Detaljplanen möjliggör för cirka 34 lägenheter i flerbostadshus och 4 radhus. Flerbostadshuset möjliggörs mot den trafikerade 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.

Projektet bidrar till utveckling och en varsam förtätning i ett kollektivtrafiknära läge i Segeltorp, såväl som ett ökat utbud av boendetyper i området.

Viktiga frågor i planarbetet är bebyggelsens utformning och anpassning mot omgivande bebyggelse samt långsiktiga lösningar för parkering.

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan, en bedömning som delas av Länsstyrelsen.

Genomförandetiden är 10 år.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund och syfte

Kommunstyrelsen beslutade 5 april 2023 att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta ny detaljplan för fastigheten Odal mannen 1, inom kommundelen Segeltorp.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bebyggelse för bostäder i blandad form, där övervägande del utformas som flerbostadshus. Planområdet utvecklas 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.



Hur har samrådet gått till?

Samråd genomfördes mellan 29 april–2 juni 2024 genom att information om planförslaget sändes till berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen och berörda remissinstanser för yttrande.

Under samrådstiden har planhandlingarna funnits tillgängliga på kommunens hemsida, i kommunens servicecenter i Huddinge centrum samt på Segeltorps bibliotek. Ett öppet hus hölls den 15 maj, där totalt 13 personer närvarade.

Yttranden har inkommit från 13 remissinstanser, 1 sakägare och 5 privatpersoner. 9 remissinstanser har inte svarat och 5 remissinstanser har svarat att de inte har någon erinran.

Inkomna yttranden från remissinstanser lyfter bland annat hantering av förekommande markföroreningar, möjlig markanvändning ovan ledningsrättsområden, detaljplanens möjliggörande av bygglovbefriade åtgärder samt möjliga regleringar kopplat till trafikbuller från Häradsvägen.

Inkomna synpunkter från sakägare har i huvudsak handlat om trafiksituationen kring planområdet samt den föreslagna bebyggelsens höjd.

Samtliga yttranden bemöts i en separat samrådsredogörelse. Yttrandena är sammanfattade och finns tillgängliga att begära ut i sin helhet.

Förändringar av planförslaget

Följande förändringar har gjorts i plankartan, bland annat med hänsyn till synpunkterna som inkom vid samråd:

- Planområdet har delats upp i två användningsområden, ett för radhus respektive flerbostadshus.
- Lägsta schaktnivå samt nivå för markreservat för underjordisk anläggning har ändrats från 20 meter över nollplanet till 25 meter över nollplanet.
- Planbestämmelse kring taklutning har förtydligats och inkluderar inte längre takkupor eller hisstoppar.
- Villkorsbestämmelse har reviderats till att enbart reglera att markföroreningar inom området ska avhjälpas innan startbesked kan ges.
- En planbestämmelse har adderats som anger att balkong som kragar ut över mark som regleras som markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar ska ha en lägsta frihöjd om 4,5 meter.

Följande förändringar har gjorts i planbeskrivningen:

- Förtydliganden kring ansvar vid förrättning, information om ledningsägare och om det kommande exploateringsavtalets innehåll har gjorts.
- Motiven till planbestämmelserna har uppdaterats.
- Förtydliganden har gjorts utifrån sedan samrådet uppdaterade och nya utredningar, däribland bullerutredning och dagvattenutredning.

I övrigt har redaktionella ändringar genomförts.

Planområdet

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



Aktuellt planområde markerat med vitstreckad linje.

I dagsläget är området planlagt för handel och kontor. En befintlig verksamhetsbyggnad finns placerad i områdets södra del. Resterade del av området utgörs av öppna och i huvudsak hårdgjorda ytor. Utmed fastighetsgränsen mot sydost finns träd och berg i dagen. Fastigheten är relativt flack men sluttar svagt mot öster.

Planområdet berörs inte av riksintressen eller strandskydd. Cirka 50 meter från planområdet finns Vattenledningsverkets vaktstuga som är utpekad som en särskilt värdefull byggnad enligt kommunens kulturmiljöprogram. Planområdet skiljs av från den kulturhistorisk värdefulla byggnaden genom en villafastighet och ett öppet dike. Detaljplanen bedöms därför inte påverka befintliga kulturvärden.

Den befintliga bebyggelsen utmed Häradsvägens sträckning är i dagsläget brokig, där bebyggelsen placeras med olika avstånd från vägen och bebyggelsens skala varierar. Huvudsakligen omgärdas vägen av villor och radhus, placerade en bit in på fastigheterna. På flertalet platser har bullerplank placerats i fastighetsgräns, vilket skapar en stängd upplevelse när man rör sig utmed vägen. Där bebyggelse har placerats i nära anslutning till vägen har de tydligt riktats bortåt. Större volymer finns bland annat i form av flerbostadshus, skolor och handelsverksamheter.



Detaljplanen

Detaljplanen möjliggör en ändrad markanvändning från handel/kontor och öppna ytor till bostäder i form av ett flerbostadshus och radhus. Flerbostadshuset anpassas och placeras mot Häradsvägen. Genom att möjliggöra för en reslig volym skapas en tydlighet och stadsmässighet mot gatan samtidigt som byggnaden bidrar till att en sammanhållen och störningsskyddad gård kan skapas mot söder. De mer småskaliga radhusen placeras utmed Rödhakevägen och bidrar till att skapa ett naturligt möte med enbostadshusen söder och öster om planområdet. Totalt möjliggör detaljplanen för cirka 34 lägenheter och fyra radhus.

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats.



Illustrationsplan.

Bebyggelsestruktur

Flerbostadshuset föreslås utformas som en lamellbyggnad om fyra våningar samt inredd vind. Byggnaden placeras mot gatan med inramande förgårdsmark och genomgående entréer. Entrévåningen markeras och särskiljs i sin utformning från



byggnaden i övrigt. Tak utformas som sadeltak med takkupor, vari den översta bostadsvåningen inryms.

Utmed Rödhakevägen möjliggörs för radhus, som anpassas efter terrängen och höjdmässigt trappar ner 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 avser att spegla den luftiga och gröna karaktären utmed resterande del av vägen samtidigt som det bidrar med att tydliggöra gränsen mellan kvartersmarken och den allmänna gatumarken. Trädgårdar möjliggörs även mot flerbostadshusens gemensamma gård.

Detaljplanen bidrar till en ökad blandning av boendeformer i området, som i dagsläget domineras av villa- och radhusbebyggelse. Detta skapar bättre förutsättningar för människor med olika behov och förutsättningar att bo i området samt möjliggör för fler att bo kvar i området när livssituationen förändras.



Illustrationsvy över föreslagen bebyggelse.

Gestaltning

En bärande stadsbyggnadsidé för detaljplaneförslaget är att anpassa den nya bebyggelsen utefter platsens olika förutsättningar. Mot Häradsvägen är marken mindre känslig för större volymer, medan området närmast den befintliga villabebyggelsen är mer volymkänslig. Detta föranleder de olika bostadstypernas placering och utformning.

Flerbostadshuset placeras mot Häradsvägen och bidrar till att gaturummet tydliggörs, blir mer stadsmässig och upplevelserik. Flerbostadshusets



sockelvåning särskiljer sig från övrig fasad, vilket bidrar till att byggnadens uttryck i ögonhöjd ges en ökad detaljering och omsorg. Taket utformas som sadeltak med långsgåendenock och takkupor. För att minska inverkan längs vägen tillåts balkonger kraga ut maximalt 0,5 meter från fasadlivet. Närmast vägen bedöms området som mindre volymkänslig då det inte ligger intill mer småskalig bebyggelse eller innebär skuggpåverkan på befintlig bebyggelse. Flerbostadshuset hjälper till att skärma av både den befintliga och föreslagna bebyggelsen från den trafikerade Häradsvägen. Mot söder skapas en sammanhållen bostadsgård, skyddad från buller och andra trafikstörningar. Bostadsgården utformas med grönska och ytor för möten och lek. Närmast korsningen mot Rödhakevägen skapas yta för boendeparkering.

Radhusen antar en lägre våningshöjd, med två våningar samt inredd vind. Även radhusen ges ett långsgående sadeltak, inspirerat av omkringliggande villabebyggelse. Radhusens höjd trappar ner med gatans lutning och är som lägst i sydost, i syfte att skapa en välanpassad övergång mot den befintliga bebyggelsen. Radhusen ges bredare förgårdsmark mot Rödhakevägen och större trädgårdar mot den gemensamma gården i nordost. Förgårdsmarken bidrar till att ett avstånd till Rödhakevägen skapas, vilket skapar en enhetlighet utmed gatan och speglar villornas placering.



Illustrationsvy sett från Häradsvägen.



Illustrationsvy sett från Rödhakevägen.

Målet med den tillkommande bebyggelsens gestaltning är att bidra med värme och liv till omgivande gator. Detta görs genom:

- En dov, men kulört färgsättning som harmonierar med grönskan som ringar in byggnaderna
- Att fönster är i ljusare kulört som sticker ut och lyfter fram livet inne i byggnaden
- Generöst förekommande av balkonger, entrétak och andra detaljer som bidrar till att detaljeringsnivån ökar.

Möjlig utformning av bebyggelsen redogörs för i det till detaljplanen hörande gestaltnings-PM:et.

Flerbostadshuset ges en putsad huvudfasad, med sockel i tegel alternativt puts, som går ton i ton med resterande fasadkulör. Fönster ges en harmonierande och/eller ljusare nyans och tak utformas i plåt, harmonierande och/eller ton i ton med fasaden. Andra material är möjliga om motsvarande eller högre gestaltningsmässiga ambition uppnås.

För radhuset är fasaden i träpanel, där toner från flerbostadshuset plockas upp och återkommer. Plåtdetaljer och tak går ton i ton med fasaden.

Även komplementbyggnader kan utformas med träpanel, laserad med svagt ljusst pigment.



Fasadskiss för möjlig utformning av flerbostadshuset, sett från Häradsvägen.



Fasadskiss för möjlig utformning av radhusen, sett från Rödhakevägen.

Landskaps- och stadsbild

Planförslaget innebär en förändrad landskaps- och stadsbild genom att öppna, outnyttjade och hårdgjorda ytor bebyggs och definieras. Planförslaget bidrar till att gränser mellan allmän plats och kvartersmark tydliggörs. Mot Häradsvägen bidrar flerbostadshuset med stadsmässighet, där byggnaden möter gatan. 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 lutning och trappar ned i höjd mot befintliga villor. Omgivande villabebyggelsens placering i förhållande till Rödhakevägen återkommer genom att radhusen placeras en bit in på fastigheten och att bredare förgårdsmark skapas.





Sektion som visar på bebyggelsens volymer sett från nordväst.



Sektion som visar på bebyggelsen volymer sett från väst/sydväst.

Trafik, mobilitet och parkering

Detaljplanen omfattar ingen allmän plats. Dock möjliggör detaljplanen för en framtida breddning av gång- och cykelvägen utmed Häradsvägen; från 3 till 4 meter. För att skapa en mer trafiksäker korsning vid Häradsvägen/Rödhakevägen föreslås befintligt övergångsställe flyttas något längre in på Rödhakevägen samt att korsningsradien minskas. Syftet är att motverka att fordon blockerar övergångsstället samt att säkerställa tillfredställande siktförhållanden för fordon som ska svänga ut på Häradsvägen.

Detaljplanen innebär en mindre ökning av trafiken genom att nya bostäder tillskapas. Merparten av den tillkommande trafiken har den gemensamma parkeringsytan som målpunkt, och avviker tidigt från Rödhakevägen.

Detaljplanens genomförande bedöms därför få mycket liten påverkan på trafikflödet på Rödhakevägen och ingen påverkan på hastighetsefterlevnaden. Kapacitetsberäkningar för korsningen Rödhakevägen/Häradsvägen visar att belastningsgraden i korsningen knappt påverkas av detaljplanens genomförande och att belastningsgraden i korsningen är fortsatt acceptabel.

Cykelparkering anordnas i cykelförråd intill flerbostadshuset och ska vara av god standard. Planområdet ansluter till både lokala och regionala cykelstråk som nås via en planskild korsning nordväst om planområdet.

Boendeparkering löses på en gemensam markparkering i anslutning till bostadsgården (19 bilplatser). Radhusen får varsin parkeringsplats (4 bilplatser) i anslutning till bostaden och får därutöver kompletterande parkering på den gemensamma parkeringsytan (2 bilplatser). Besöksparkering (3 bilplatser) placeras utmed Rödhakevägen, intill föreslaget miljörum. En parkeringsplats på den gemensamma parkeringsytan samt de fyra bilplatserna invid radhusen anpassas för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Mobility management-åtgärder möjliggörs som reducerar det uppskattade behovet av bilplatser från 30 till 28.

Markmiljö

En miljöteknisk utredning har detekterat halter av alifatiska och aromatiska kolväten (PAH-M och PAH-H) över riktvärde för känslig markanvändning. Förorenade massor inom planområdet ska avhjälpas, vilket säkerställs genom en villkorsbestämmelse i plankartan.

I grundvatten har förhöjda halter av PFAS uppmäts som överstiger Livsmedelsverkets framtagna gränsvärde för dricksvatten men under SGI:s



preliminära riktvärde för PFOS i grundvatten. Förhöjda föroreningshalter i grundvattnet ska tas hänsyn till och hanteras i samband med eventuell länshållningshantering i kommande entreprenad.

Dagvatten och översvämning

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 föreslås fördröjas i växtbäddar.

Föroreningsberäkningen indikerar att föroreningsbelastningen i dagvattnet minskar för alla ämnen utom PAH16 (ett samlingsprov av alifatiska och aromatiska kolväten som kan förekomma i tjärprodukter såsom asfalt) efter exploatering även utan åtgärder. Detta då den planerade exploateringen innebär att hårdgjorda ytor minskar och att grönytor ökar. Med de dagvattenåtgärder som föreslås minskar föroreningsbelastningen för alla ämnen jämfört med nuläget. Genomförda beräkningar har genomförts med utgångspunkt att befintliga markföroreningar avlägsnas, vilket säkerställs genom reglering i plankartan.

För hantering av skyfall ska åtgärder utformas att ta hand om cirka 38 m³ vatten inom planområdet. Åtgärderna består av upphöjning av marken vid byggnaderna, två överdämningsytor och ett svackdike.

Trafikbuller

Den främsta bullerkällan i området är Häradsvägen. De planerade bostäderna utmed Häradsvägen beräknas få ekvivalent ljudnivå över 60 dBA. 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.

Flerbostadshuset fungerar som ett bullerskydd. 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. 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.

Om än flerbostadshuset fungerar som ett bullerskydd för radhusen är radhusens genomförande inte avhängigt uppförandet av flerbostadshuset. Om flerbostadshuset inte skulle genomföras först beräknas den ekvivalenta ljudnivån vid radhusen till högst 53 dBA, vilket innebär att riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad (högst 60 dBA) innehålls utan avstegsfall.

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

Naturmiljö

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. En bestämmelse i



plankartan skyddar trädet från fällning och stark beskärning. Den andra eken och tallen står utmed Rödhakevägen på kommunens fastighet utanför planområdet. Utfarter till parkeringarna vid radhusen avses anpassas efter träden.

Kulturmiljö

En för planområdet tidigare gällande detaljplan, *Del av kvarteret Rödhaken med flera* (0126K-12791), vann laga kraft 1998, och gäller fortfarande för befintliga villor belägna strax öster om Odal mannen 1. Villorna intill är i detaljplanen reglerade med planbestämmelsen *q* som anger att dessa utgör en värdefull miljö, och att ändring av en byggnad inte får förvanska dess karaktär eller anpassning till omgivningen samt att ny bebyggelse skall anpassas till omgivningens egenart. Odal mannen 1 har varken i denna eller den ersättande detaljplanen som vann laga kraft 2003, reglerats med bestämmelse om skydd av kulturvärden.

I kommunens kulturmiljöprogram, underlag till ÖP 2050, som togs fram 2019 pekas enbart Vattenledningsverkets vaktstuga ut som en särskilt värdefull byggnad.

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

Social hållbarhet och barnperspektivet

Planområdet används i dagsläget inte av allmänheten och saknar sociala värden eller andra värden för barn och äldre. Ändringen av markanvändning innebär en mer sammanhållen bebyggelse och ett ökat utbud av bostäder och boendetyper i området. Med fler lägenheter och boendeformer förbättras möjligheten att bo kvar i området även om familjeförhållanden eller livssituationen förändras.

Den nya bebyggelsen bidrar till en ökad närvaro i området och byggnadernas placering utmed gatorna skapar god överblick över omgivningen. Detaljplanen möjliggör även för definierade och trygga utemiljöer för boende, som är väl avgränsade, överblickbara och avskärmade från buller genom flerbostadshusets placering utmed Häradsvägen.

Planområdet, som i dagsläget saknar värden för barn, utvecklas med en gemensam, bullerskyddad bostadsgård, där lekinstallationer och mötesplats för de boende planeras. Genom den ändrade markanvändningen skapas nya miljöer där barn kan bo och vistas på.

Intill planområdet ligger en parkeringsyta tillhörande Långsjöskolan. Hagvägen/Ålyckevägen är en utpekad skolväg, med utbyggda gångvägar. Trots detta används Rödhakevägen till viss del av barn på väg till och från skolan. Den tillkommande trafiken till och från fastigheten bedöms inte påverka trafiksäkerheten. Detta eftersom det endast handlar om ett fåtal tillkommande trafikrörelser, där endast trafikrörelserna till och från radhusens fyra parkeringar eventuellt kommer interagera med elevernas skolväg. I dagsläget finns det redan



flertalet in- och utfarter till bostadshusen längs Rödhakegatan. Med tanke på gatans småskaliga utformning håller bilar låg hastighet och försöker ha god uppsikt för oskyddade trafikanter vid backrörelser.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

En undersökning om detaljplanen antas medföra en betydande miljöpåverkan har gjorts enligt 6 kap. 5–6 §§ miljöbalken. Planförslaget bedöms inte ge upphov till betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken samt med beaktande av 2 § och 10–13 §§ miljöbedömningsförordningen. En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. 3 § miljöbalken behöver därmed inte upprättas för detaljplanen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Granskning

Beräknad tid för granskning är fyra veckor, med start under december 2024. Granskningstiden kan komma att förlängas med anledning av jul och nyår.

Genomförande

Genomförandetiden är 10 år från den dag detaljplanen får laga kraft.

Planområdet innehåller ingen allmän platsmark, dock behöver anpassningar av allmän plats göras som en följd av exploatörens tilltänkta bostadsbebyggelse, så som anpassning mot gång- och cykelvägen utmed Häradsvägen där entréer placeras, flytt av övergångsställe och avsmalnande av korsningsradien. Anpassning mot allmän plats ska bekostas av exploatören.

Plankostnadsavtal mellan exploatören och kommunen har upprättats för att reglera kostnaderna för framtagandet av detaljplanen. Exploatören står för samtliga kostnader i samband med framtagandet av detaljplanen.

I samband med antagandet av detaljplanen ska ett exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och exploatören. Exploateringsavtalet kommer bland annat att reglera ansvars- och kostnadsfördelningen mellan kommunen och exploatören gällande genomförandet av detaljplanen, hur marköverföringen ska ske samt vilken kostnad som exploatören ska erlagga till kommunen för marken. Avtalet kommer också att reglera att exploatören ska bekosta utbyggnad eller ombyggnad av allmän plats där sådan blir aktuell. Avtalet ska godkännas och undertecknas av exploatören innan det behandlas av kommunstyrelsen.

Mark från kommunens fastighet Jakobslund 2:19 kommer överföras genom fastighetsreglering till exploatörens fastighet Odal mannen 1. Området som är aktuellt att överföra är cirka 610 kvm enligt nuvarande förslag. Exploatören ska bekosta marköverföringen och övriga fastighetsbildningsåtgärder som kan erfordras för genomförandet av detaljplanen. Markpriset kommer att bestämmas genom en framtida värdering.

Byggnation bedöms som tidigast kunna påbörjas i slutet av år 2025.

Förvaltningens övervägande

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanens intentioner att bygga i ett kollektivtrafikhärläge och stärka möjligheten till levande stadsmiljö samt att



komplettera med blandade boendeformer längs centrala stråk med tillgång till kollektivtrafik.

Planområdet bedöms som lämplig för förtätning. I dagsläget saknar området värden för allmänheten, som sedan tidigare är bebyggt och till stor del omfattar outnyttjade och hårdgjorda ytor. En större byggnadsvolym mot Häradsvägen innebär att gaturummet tydliggörs, att gränser mellan allmän plats och kvartersmark tydliggörs och att en kvalitativ och bullerskyddad bostadsgård kan skapas. Där planområdet ansluter mot befintliga hus föreslås radhus som anpassas till terrängen och trappar ner i höjd.

I nuläget ligger detaljplanen inom Huddinge parkeringsprogram zonen C men vid utbyggnad av Spårväg syd kommer planområdet ligga inom zonen B. Avsteg från Huddinge kommuns parkeringsprogram föreslås genom att parkeringsreduktion om maximalt 10 % tillåts. Reduktion tillåts med hjälp av mobility management-åtgärder. Med en reduktion beräknas behovet av bilplatser sänkas med två platser. Avsteget bedöms vara en fullgod lösning som beaktar marknyttjandet på lång sikt. Planområdet ligger inom Spårväg syds influensområde och har ett bra utbud av kollektivtrafik idag som möjliggör resor till spårbunden trafik på flera sätt. En befintlig busshållplats finns cirka 80 meter från planområdet och trafikeras av flera busslinjer med hög turtäthet. Planområdet är även belägen intill det regionala cykelstråket längs Häradsvägen.

Avväganden utifrån hållbarhet

Detaljplanen bedöms ha positiv inverkan utifrån ett socialt hållbarhetsperspektiv. De nya bostadshusen kompletterar befintlig bebyggelse och blir ett tillskott av moderna lägenheter. Med fler lägenheter och boendeformer förbättras möjligheten att bo kvar i området även om familjeförhållanden eller livssituationen förändras.

Avväganden utifrån barnkonventionen

Detaljplaneförslaget har positiva konsekvenser utifrån ett barnperspektiv då nya miljöer för barn skapas. Detaljplanen innebär inga negativa konsekvenser för skolvägen via Hagvägen och Ålyckevägen. Den planerade exploateringen bedöms endast medföra en marginell påverkan på Rödhakevägen, i de fall den används som skolväg. Detta då de tillkommande trafikflödena är 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 hastighetsefterlevnaden på Rödhakevägen och hastigheterna bedöms vara fortsatt låga efter genomförd detaljplan.

Ekonomiska eller juridiska konsekvenser

Exploatören ska bidra till medfinansieringsersättning för Spårväg syd, då Spårväg syd bedöms medföra att fastigheten ökar i värde. Exploatören står för samtliga kostnader för framtagandet av detaljplanen i enlighet med undertecknat plankostnadsavtal.

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



Martina Leopold-Skoglund

Planchef

Delegationshänvisning

Beslutet är fattat enligt kommunstyrelsens delegationsordning punkt D 9.1 efter information i kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott.

Bilagor:

1. Plankarta
2. Planbeskrivning
3. Samrådsredogörelse

Delges:

Kommunstyrelsen

Akten