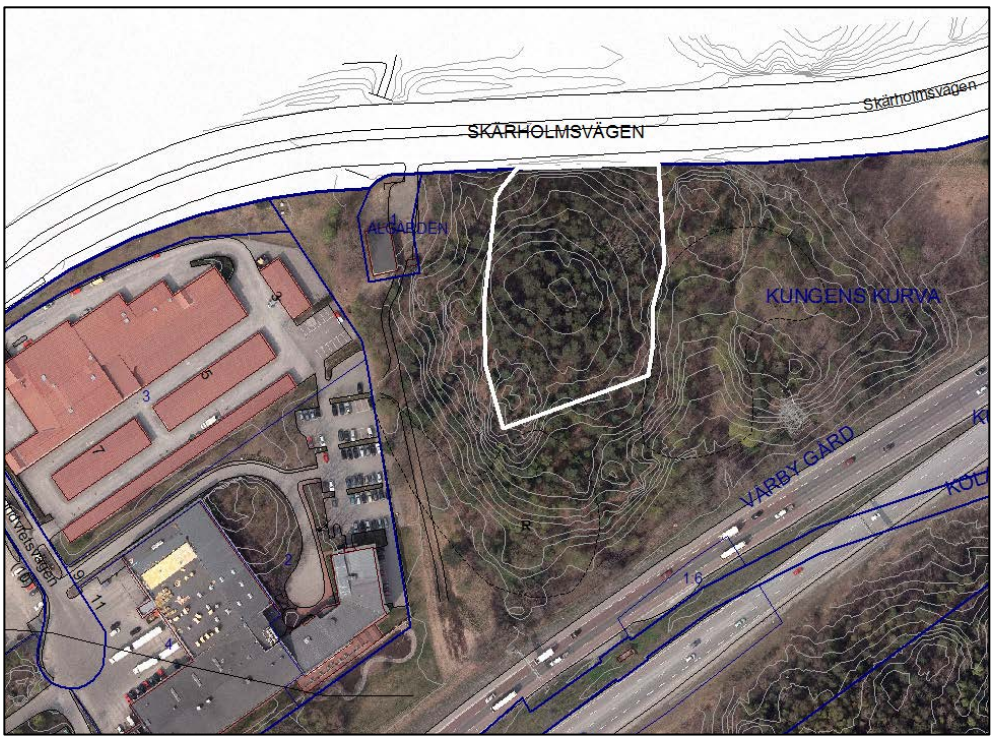
HUDDINGE KOMMUN
MILJÖ- OCH
SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

SBN PL 2012/87
DP 0126k-15791

Planbeskrivning – antagandehandling



Detaljplan för

Del av Kungens kurva 1:1
Kommundel
Vårby

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen, november 2012

Innehållsförteckning

DETALJPLAN 7

Planens syfte och huvuddrag 7

Plandata 7
Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden 7

Tidigare ställningstaganden 8
Regionplan 8
Översiktsplan 9
Detaljplan 9
Planuppdrag och samråd för detaljplanen 9
Granskning 10
Kommunala beslut i övrigt 10

Planens förenlighet med miljöbalken 11
Behovsbedömning 11
Planen 11
Platsen 12
Påverkan 12
Sammanfattning och motiverat ställningstagande 13

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser 13
Natur 13
Mark och vegetation 13
Naturvärden 13
Rekreation och friluftsliv 13
Geologiska förhållanden 14
Hydrologiska förhållanden 14
Miljökvalitetsnormer för vatten 14
Bebyggelse 15
Landskapsbild 15
Illustration över planområdet. 16
Fornlämningar 16
Bebyggelse 17
Gestaltning 19
Gator och trafik 20
Gång- och cykeltrafik 20
Kollektivtrafik 20
Biltrafik 21
Parkering, varumottagning, utfarter 21
Störningar och risker 21
Elektromagnetiska fält 21
Förorenad mark 22
Luft 22
Ljusstörning 22
Buller 22
Byggnadsfritt avstånd till statlig väg med farligt gods 25
Teknisk försörjning 26
Vattenförsörjning, spillvatten 26
Dagvatten 26
Energiförsörjning 27

GENOMFÖRANDE 28

Organisatoriska frågor 28
Planförfarande 28
Genomförandetid 28
Ansvarsfördelning, huvudmannaskap 29
Avtal 29

Fastighetsrättsliga frågor 29
Fastighetsbildning 29

Ekonomiska frågor 29
Kommunalekonomiska konsekvenser 29
Kostnader för fastighetsägarna 30
Vatten och avlopp 30
Gatukostnader 30
Bygglovavgift 30
Planavgift 30
Fastighetsbildning 30
Kostnader för miljöskyddsåtgärder 30

Tekniska frågor 30
Tekniska utredningar 30
Dagvatten byggskede 31

Administrativa frågor 31

Sammanfattning

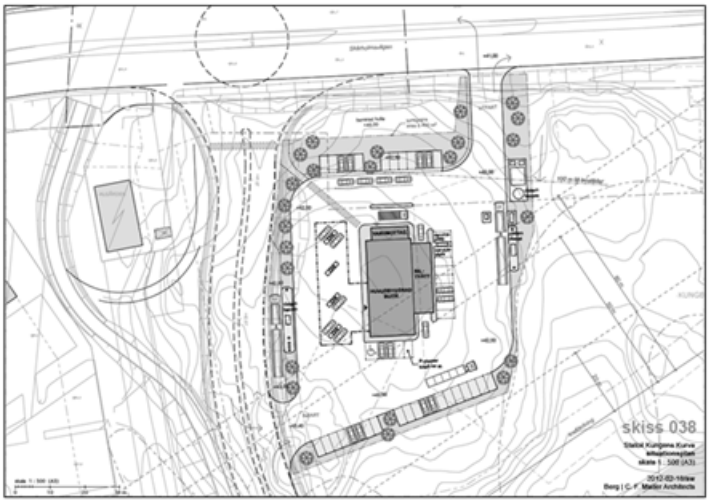


Illustration över markplaneringen för anläggningen.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att medge en etablering av en fullservicestation som ersättning för Statoil Fuel & Retail ABs befintliga som inte kan finnas kvar vid en utbyggnad av Förbifart Stockholm. Målet är att en ny station ska kunna tas i drift hösten 2013. Huddinge kommun underlättar genom den föreslagna detaljplanen, genomförandet av arbetsplanen för Förbifart Stockholm.

Planområdet omfattar ca 0,5 hektar och är beläget i Lindvreten på gränsen mot Stockholm stad vid Skärholmsvägen. Planområdet är styrt av de begränsningar som finns på platsen vad gäller avstånd till kraftledning, bostäder samt inventerade fornlämningar.

Detaljplanen anger bilservice som planbestämmelse. Inom planområdets norra del ska markhöjd och vegetation bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Om det inte är möjligt ska vegetation återplanteras. Området är ett buller- och ett visuellt skydd för de boende norr om Skärholmsvägen.

Detaljplanen medger ytor för en fullservicestation vilket är vad som finns på den station som ska flyttas.

Behov av miljöbedömning

Det bedöms inte finnas behov av att göra en miljöbedömning enligt förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Betydande miljöpåverkan bedöms inte bli följden av planens genomförande.

Genomförande

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft. Skälet till den långa genomförandetiden är den osäkra byggstarten som är beroende av genomförandet av Förbifart Stockholm som ännu inte är fastställd.

Huddinge kommun är ägare till berörda markområden. Kvartersmarken ska upplåtas till Statoil Fuel & Retail AB med arrende. Vid antagande av detaljplanen ska genomförandeavtal träffas.

Byggnationen av anläggningen är en förutsättning för att Trafikverket ska komma åt marken för den befintliga anläggningen och därmed kunna förbereda för bygget av tunneln i Förbifart Stockholm. Byggnationen av den nya anläggningen beräknas ta ca 9 månader.

Detaljplan

Planens syfte och huvuddrag

Projektet omfattar del av fastigheten Kungens kurva 1:1 som ligger utmed Skärholmsvägen. Syftet med detaljplanen är att medge en etablering av en fullservicestation som ersättning för Statoil Fuel & Retail ABs befintliga som inte kan finnas kvar vid en utbyggnad av Förbifart Stockholm. Målet är att en ny station ska kunna tas i drift hösten 2013. Huddinge kommun underlättar genom den föreslagna detaljplanen, genomförandet av arbetsplanen för Förbifart Stockholm.

Planeringen av Förbifart Stockholm har visat på att det område där Statoil Fuel & Retail AB idag har en fullservicestation, norr om E4/E20, kommer att behöva tas i anspråk av arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Vid genomförandet av Förbifart Stockholm är Statoils nuvarande läge en av de första platser som projektet behöver komma åt. Under stationen ligger en dagvattenledning som Trafikverket behöver bygga om för att komma åt att påbörja bygget av tunnelnedfarten. Vidare är en arbetstunnel planerad i Statoils nuvarande läge för att kunna driva tunnelbygget. Det finns ingen möjlighet att återetablera bensinstationen efter det att Förbifart Stockholm står klar. Fullservicestationen är idag placerad under en kraftledning och det finns ingen möjlighet av säkerhetsskäl att de kan återplaceras där. Den befintliga stationen saknar detaljplan.

En rad placeringar för stationen har diskuterats tillsammans med och Trafikverket.Statoil Fuel & Retail AB har önskat en placering som ger kunder både från E4an och E20 medan Huddinge kommun i första hand ansåg att en placering vid Lindvretens trafikplats skulle vara lämplig för den typen av anläggningar. En placering söder om den nya trafikplatsen har diskuterats men då trafikmängderna på denna anslutningsväg mot Kungens kurva gjorde det svårt att få till en infart till stationen, så utgick det alternativet. Placeringen av bensinstation överensstämmer inte med den föreslagna fördjupade översiktsplanen som anger en högre tätare exploatering för platsen. Men då den befintliga luftburna kraftledningen gör det svårt att exploatera det föreslagna planområdet föreslås marken kunna upplåtas för en bensinstation under en tidsbegränsad period.

Plandata

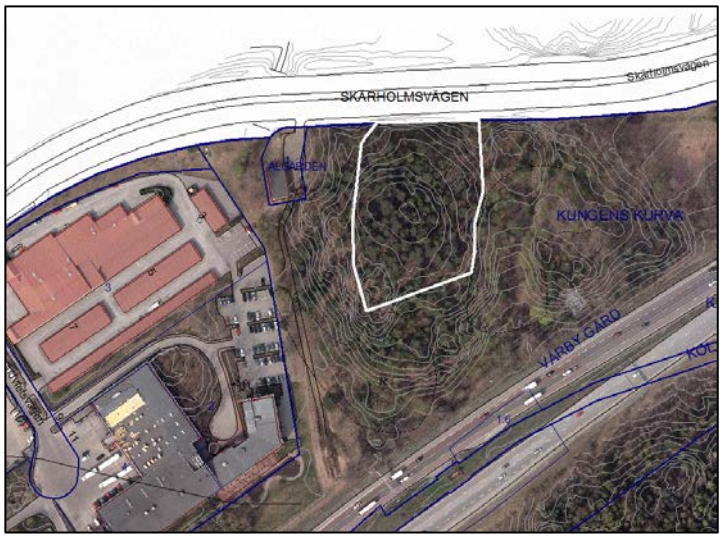
Lägesbestämning, areal och markägoförhållanden

Detaljplanen för Förbifart Stockholm redovisar en cirkulationsplats strax söder det aktuella området med en anslutningsväg till Skärholmsvägen där en cirkulationsplats ska byggas. Planområdet ligger med anslutningsvägen i väster och i öster ligger den underliggande detaljplanen kvar som ännu är

obebyggd. I norr ligger kommungränsen mot Stockholm stad vid Skärholmsvägen och i söder har marken i underliggande detaljplan bevarad vegetation. Där går idag en kraftledning vars läge kommer att justeras något norrut i samband med arbetsplanen för Förbifart Stockholm.

Planområdets avgränsning styrs av de begränsningar som finns på platsen i form av säkerhetsavstånd till kraftledning och fornlämningar. Ytan är ca 0,5 hektar stor.

Fastigheten ägs av Huddinge kommun och gränsar till Skärholmsvägen som ligger inom Stockholm stad och är kommunalt ägd.



Planområdet avgränsat med vitt.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Regional utvecklingsplan 2010 (RUFS 2010) för Stockholmsregionen pekar ut området Kungens kurva tillsammans med Skärholmen i Stockholm stad som en av de åtta Regionala stadskärnorna.

RUFS 20101 säger att ”En utveckling bör främjas som innebär satsningar på innovativa och täta miljöer i den centrala regionkärnan. De yttre regionala stadskärnorna bör stimuleras i sin stadsutveckling och komplettera den centrala regionkärnan. Den höga tillgängligheten i kollektivtrafiksystemet ska värnas och marken omkring stationerna bör användas för stadsbebyggelse med mycket hög täthet. Stadsmiljön bör vara mångsidig med verksamheter, bostäder, service och handel. Ambitionen bör vara att skapa upplevelserika, täta och varierade miljöer utifrån stadskärnornas respektive profiler. Särskilt bör aktörerna satsa på att attrahera kontaktintensiva verksamheter med hög specialiseringsgrad eller stort regionalt upptagningsområde till stadskärnorna. Torg, parker, vatten, grönområden och mötesplatser är viktiga för kärnornas attraktivitet, liksom möjligheten att på ett tryggt sätt ta sig fram till fots och per cykel.”

Översiktsplan

I *Översiktsplan 2000* antagen i december 2001 redovisas markanvändningen för planområdet som Arbetsområde – högt markutnyttjande. Arbetet med en ny översiktsplan för Huddinge kommun har påbörjats.

Fastigheten Kungens Kurva 1:1 ingår i den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Kungens kurva som är under framtagande. Arbetet med FÖP:en syftar till att klarlägga områdets fortsatta utveckling och vilka konsekvenser den föreslagna utvecklingen medför. Den fördjupade översiktsplanen har varit på samråd och beräknas gå ut på utställning under år 2013.

Detaljplan

Fastigheten är idag planerad för 35 000 bruttoarea kontorsändamål ovan mark. Tanken i detaljplanen var en hög exploatering inne på fastigheten med ett högre kontorshus snett vinklat mot E4/E20. Längst i väster är området planlagt för Natur med en gång- och cykelväg och i söder och norr finns bestämmelserna att vegetationen ska bevaras på kvartersmark. Den bevarade vegetationen är tänkt att behålla intrycket av växtlighet mot E4/E20 samt att vara ett ”skydd” mot de boende i radhusen norr om Skärholmsvägen. Infarten till fastigheten planlades i den östra delen och bebyggelsen var tänkt att trappa upp till fastighetens höjdpunkt. Detaljplanen vann laga kraft 1992 och genomförandetiden har gått ut.

En föreslagen utfart mot Skärholmsvägen går över kommungränsen på Stockholm stads mark. Denna yta mellan kommungräns och Skärholmsvägen är idag planlagd som parkmark vilket inte medger utfarter. I samband med att Stockholm stad tar fram detaljplaner för Förbifart Stockholm så planläggs denna yta istället som gatumark vilket möjliggör en utfart.

Planuppdrag och samråd för detaljplanen

Planprojektet finns med i Projektplan för samhällsbyggnadsprojekt 2012–2014. Den 24 oktober 2011 gav kommunstyrelsen samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att upprätta ny detaljplan för del av fastigheten Kungens kurva 1:1 i Kungens kurva. Detaljplanen tas fram med normalt planförfarande enligt 2010 års plan- och bygglag. Planprogram har inte tagits fram för detaljplanen.

Detaljplanen tas fram för att underlätta för genomförandet av arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Arbetet kommer därför till stora delar att höra samman med det genomförandeavtal som ska fastställas mellan Trafikverket och Huddinge kommun.

Samråd har skett under tiden 12 april – 10 maj 2012. Ett informationsmöte hölls i Vårbyhuset den 26 april 2012 dit en fastighetsägare kom. En redogörelse efter samrådet har upprättats.

Under samrådet kom yttrandet från myndigheter, nämnder, ledningsägare och två fastighetsägare boende norr om Skärholmsvägen. Synpunkterna har rört dagvattenhanteringen, närheten till kraftledningsstolpar och redaktionella

ändringar av plankartan. Från fastighetsägarna har syn-punkterna rört buller, sättningar vid sprängningsarbete samt möjligheten att ta korsa E4/E20. Efter samrådet har kompletteringar skett av planbeskrivningen och det parkområde som fanns i detaljplanen planerats som kvartersmark. En information om att detaljplanen ligger inom vattenskyddsområde för östra Mälaren har kompletterats plankartan.

Granskning

Granskning av detaljplanen har skett under perioden 30 augusti 2012 och 28 september 2012. *Miljönämnden* har under granskningstiden betonat behovet av att de planer på bullerskydd som nämns i planbeskrivningen men som är kopplade till arbetsplanen för Förbifart Stockholm, verkligen genomförs. De flesta remissinstanser har uttryckt att de inte har ytterligare synpunkter efter samrådet. *Lindholmens samfällighetsförening* vidhåller sitt yttrande från samrådet att detaljplanen ska ställa krav på sprängningsarbetet under genomförandet. De är rädda att sprängningsarbetet ska medföra påverkan på fastigheterna inom samfällighetsföreningen. Granskningen har inte medfört några förändringar av plankartan.

Kommunala beslut i övrigt

Orsaken till detaljplanen för del av Kungens kurva 1:1 är framtagandet av arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Förbifart Stockholm medför en breddning av dagens vägområde för E4/E20 som får påverkan på anläggningar utmed vägområdet. I höjd med den befintliga Statoilstationen norr om E4/E20 kommer E4an att gå ned i tunnel för att fortsätta bort mot Ekerö medan E20 fortsätter på ömse sidor om tunnelmynningen in mot centrala Stockholm. Vägbreddningen innebär ett så pass stort intrång på den fastighet där Statoil ligger idag att stationen behöver flytta. En omplacering i befintligt läge är inte möjligt då stationen idag ligger under en kraftledning och det är inte möjligt att få nytt tillstånd för en återetablering där. Statoil Fuel & Retail AB har även en anläggning söder om E4/E20 som kan fortsätta sin verksamhet.

Utdrag ur detaljplanen för Förbifart Stockholm, samrådsförslaget.

Planens förenlighet med miljöbalken

Markanvändningen i planen är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt miljöbalken 3 och 4 kap.

Vid planering skall kommuner och myndigheter iaktta miljökvalitetsnormer enligt miljöbalkens 5 kap 3 §. Miljökvalitetsnormer meddelas av regeringen och är föreskrifter om kvaliteten på mark, vatten, luft och miljön i övrigt om det behövs för att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön. Miljökvalitetsnormer finns för utomhusluft, vattenförekomster, fisk och musselvatten samt omgivningsbuller.

Behovsbedömning

Enligt 4 kap.34 § Plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning för en detaljplan upprättas om den kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Med beaktande av kriterierna i bilaga 2 och 4 i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, ska kommunen göra en behovsbedömning och ta ställning till om ett genomförande medför en betydande miljöpåverkan eller inte.

Planen

Syftet med detaljplanen är att medge etablering av en fullservicestation för att ersätta den befintliga, som idag finns mellan E4/E20 och Skärholmsvägen. Fastigheten är sedan tidigare planlagd för kontorsbebyggelse men har inte bebyggts på grund av närheten till kraftledningen. Området består i nuläget av naturmark.
Den verksamhet som ska rymmas inom detaljplanen ger upphov till risk för störningar till bostäder norr om Skärholmsvägen. Störningar såsom trafikrörelser till och från och inom verksamhetsområdet både av lättare och

tyngre fordon, samt störningar från den tvätthall som ska rymmas inom verksamheten.

Andra miljöfrågor i samband med detaljplanen är ianspråktagande av natur, samt dagvattenhantering.

Platsen

Detaljplanen för Statoil måste anpassas till de begränsningar som finns på platsen bl.a gällande topografi, fornlämningar och skyddsavstånd till kraftledning. Anpassningen till den nya anslutningsvägen mellan ny trafikplats och Skärholmsvägen innebär att planområdets nuvarande höjd helt eller delvis kommer att försvinna. Den nya vägkopplingen som ingår i Förbifart Stockholm samt detaljplanen för Statoil medför stora förändringar för området. I nuvarande detaljplan är vegetation mot Skärholmsvägen sparad med bestämmelse i detaljplan, *n1= vegetationsområde ska bevara.* Denna vegetation kommer till stor del att tas i anspråk av detaljplanen.

Påverkan

Planområdet påverkas då detaljplanen medför att en stor del av nuvarande höjd måste planas ut för att komma i nivå med den nya vägkopplingen. Inom detaljplanen blir större delen av området hårdgjord yta och en stor del av den natur som vetter mot Skärholmsvägen som i befintlig detaljplan är avsedd att sparas, kommer att försvinna. Denna naturmark används till viss del av de närboende, men rekreationsvärdet påverkas i nuläget av den kraftiga bullerstörningen från vägtrafiken.

För att minska en del av denna påverkan kommer krav ställas i exploateringsavtal på gestaltning och växtlighet, bland annat i form av en växtlighetsplan med krav på trädplantering och gröna tak på anläggningen m.m.

Den typ av verksamhet som en fullservicestation utgör, medför risk för bullerstörning till omkringliggande bostäder, norr om Skärholmsvägen. När den befintliga höjden planas ut finns risk för att vägtrafikbuller från E4/20 ökar. En bullerutredning har gjorts och enligt denna medför de ändrade höjdförhållandena och borttagande av en hel del vegetation, ingen nämnvärd skillnad i fråga om vägtrafikbuller från E4/20 till bostäder norr om Skärholmsvägen. Riktvärden för externt industribuller överskrids dock när det gäller maximala ljud nattetid. De vägnära och fastighetsnära bullerskärmar som föreslås vid utbyggnaden av Förbifart Stockholm har inte tagits med i utredningen då de fastighetsnära skärmarna ges som erbjudande till fastighetsägarna. Dessa kommer också att ge bullerskydd från eventuell bullerstörning från Statoil. Om det uppstår bullerstörning från verksamhetsområdet som dessa skärmar inte kan avhjälpa är verksamhetsutövaren skyldig att vidta ytterligare åtgärder så att riktvärden för externt industribuller inte överskrids.

Omvandling från naturmark till hårdgjord yta medför ökad dagvattenavrinning samt ökade föroreningsmängder från dagvattnet.

En dagvattenutredning har genomförts som visar att med föreslagna åtgärder bedöms avrinning och föroreningsmängder från dagvattnet öka endast marginellt.

Sammanfattning och motiverat ställningstagande

Med ovanstående behovsbedömning som grund bedöms att detaljplanen inte leder till betydande miljöpåverkan och således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning genomföras.

Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består av naturmark som är kuperad med vissa höjdskillnader. Området har även berg i dagen och få plana partier. På höjden växer barrblandskog. På hällmarken dominerar tall med stort lövinslag av exempelvis ek, asp och björk. Träden är olikåldriga, med inslag av äldre träd, framförallt tall.

En igenväxningsfas råder i de lägre partierna. Någon form av tomtplats eller trädgård har tidigare funnits på platsen och därför växer planterade kulturväxter som snöbär och vintergröna. Området har varit betydligt mer ljusöppet och kanske även betat längre tillbaka i tiden. Rester från den tiden finns fortfarande kvar såsom hagtorn, enbuskar och gamla grova björkar.

Naturvärden

Vissa naturvärden noterades vid inventeringen i området (11-12-05), tidpunkten var dock inte optimal för naturvärdesinventering. Området har ett utpräglat kulturellt inslag p.g.a. en före detta tomtplats förutom på höjden där tallhällmark råder. Bland annat vittnar snöbär, vintergröna om detta. Det finns gott om gamla träd och död ved. En mycket grov nedfallen björk noterades. Gott om spår efter hackspett och större hackspett sågs samt svart trumpetsvamp.

Rekreation och friluftsliv

Området är mycket stört av buller från E4/E20. Några stigar finns samt kojor eller liknande från barn och ungdomars lek.

Detaljplanen anpassas till de begränsningar som finns på platsen vad gäller topografi, fornlämningar, vegetation och kraftledning, med de begränsningar den innebär i form av skyddsavstånd.

Planområdet måste även överensstämma med den nya anslutningsvägen från den nya trafikplatsen till Skärholmsvägen. Denna har en plushöjd på 41 medan planområdets högsta punkt ligger på + 52. Anpassningen av

planområdet till vägen innebär att höjden helt eller delvis kommer att försvinna. I nuvarande detaljplan är vegetation mot Skärholmsvägen sparad med bestämmelse i detaljplan n1= vegetationsområde ska bevaras. Denna vegetation kommer till stor del att tas i anspråk av detaljplanen.

En yta är sparad mot Skärholmsvägen där marknivån ska behållas och vegetationen bevaras eller återplanteras. Ytan kommer främst fungera som visuellt och störningsskydd men kan bidra med grönska på en i stort hårdgjord yta.

Geologiska förhållanden

Planområdet består av bergsknalle av sedimentära bergarter, huvudsakligen gnejs.

Markradon

Planområdet är ett normalriskområde för markradon.

Hydrologiska förhållanden

Planområdets ytvatten avrinner till Mälaren. Området består av naturmark och är kuperat. Det består av berg i dagen eller berg med tunt jordtäcke omgivet av lera, vilket innebär att möjlighet till omfattande infiltration är begränsade. *Se vidare avsnittet dagvatten.*

Mälaren är dricksvattentäkt och östra Mälaren är vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter. Skyddsföreskrifterna innebär bland annat att utsläpp av förorenat dagvatten från parkeringsplatser inte får ske direkt till ytvattnet utan rening.

En generell regel finns för båda skyddszonerna: *” Ny verksamhet och hantering som innebär risk för vattenförorening får inte ske oavsett om verksamheten eller hanteringen är reglerad eller inte i nedan angivna skyddsföreskrifter. Befintliga verksamheter eller hantering ska bedrivas så att risken för vattenförorening minimeras”.*

Miljökvalitetsnormer för vatten

Vattenmyndigheten har, i december 2009, beslutat om miljökvalitetsnormer, åtgärder och förvaltningsplan för vatten. Syftet är att uppnå god vattenstatus i alla vatten dvs. större sjöar, vattendrag, kustvatten och grundvatten senast år 2015. Miljökvalitetsnormerna innebär att statusen inte får försämras i någon vattenförekomst. Mälaren är en vattenförekomst och omfattas därmed av miljökvalitetsnormerna. Nuvarande status för Mälaren; östligaste delen (2009) är god ekologisk status, men uppnår ej god kemisk status. Miljökvalitetsnormerna för Mälaren är God ekologisk status 2015, samt God kemisk status 2015, tidsfrist 2021 för TBT (Tributyltenn). Vid all samhällsplanering behöver åtgärder vidtas för att minska påverkan på sjön. Med de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen (Tyréns 1202-20), bedöms inte föroreningsgraden i från området avrinnande dagvatten öka annat än marginellt. Någon negativ påverkan på Mälaren inom

vattenskyddsområdet bedöms därför inte ske, se rubrik dagvatten.

Bebyggelse

Landskapsbild

Planområdet består idag av en bergsknalle med oskött natur. Området är planlagt men byggrätten har inte tagits i bruk på grund av närheten till en kraftledning. Från Skärholmsvägen är det en kraftig lutning upp från en plushöjd (meter ovanför vattenytan) vid vägen på 41 medan den högsta punkten har en plushöjd på 52.

Den i Förbifart Stockholm föreslagna nya trafikplatsen med dess anslutningsväg till Skärholmsvägen kommer att få en stor påverkan på planområdet. Anslutningsvägen skär sig ned i sidan av bergsknallen och öppnar upp området mot E4/E20. I samband med vägprojektet kommer det även att ske förändringar av kraftledningen då vissa av stolparna står för nära vägen i dagsläget. En ny stolpe föreslås alldeles öster om den nya trafikplatsen. Det blir även en ny dragning av kraftledningarna som kommer längre in på fastigheten än vad de går idag. I samband med utbyggnaden av Förbifart Stockholm kommer delar av fastigheten att påverkas av etableringsområden. Trafikverket ska återställa marken efter det att de lämnat etableringsområdena men det kommer ändå att påverka befintlig växtlighet och intryck av platsen.

Det föreslagna planområdet ligger med infart från den nya anslutningsvägen och utfart mot Skärholmsvägen. För att komma i samma höjd som vägarna kommer den befintliga höjden att tas bort. En del av höjden bevaras mot Skärholmsvägen för att skydda de boende norr om vägen från störningar från E4/E20 och bensinstationen. En utfart kommer dock att medföra en öppning mot Skärholmsvägen. Söderut kommer planområdet att ligga högre än E4/E20, men i en sänka från motorvägen sett. Från anslutningsvägen kommer planområdet att se ut som att ligga i en sänka med bergskärningar i söder, öster och norr. Själva byggnaden kommer döljas något av genom att den ligger i en sänka men är så pass hög att den ändå syns trots höjdskillnaderna. Biogastornet och skyltmasten för att annonsera stationen, kommer att sticka upp markant i landskapet.

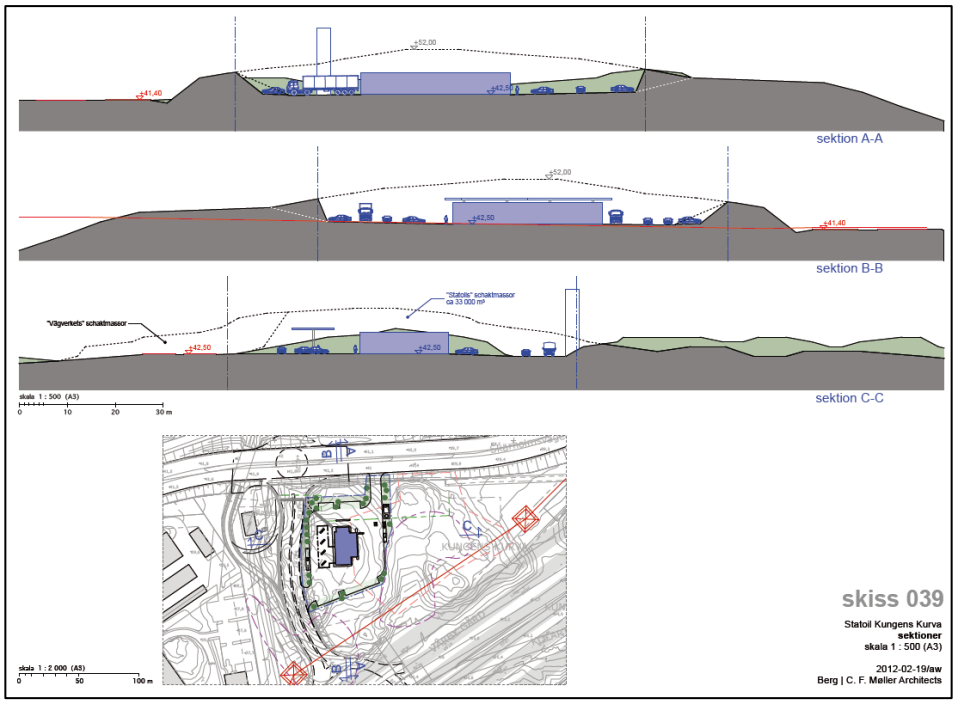


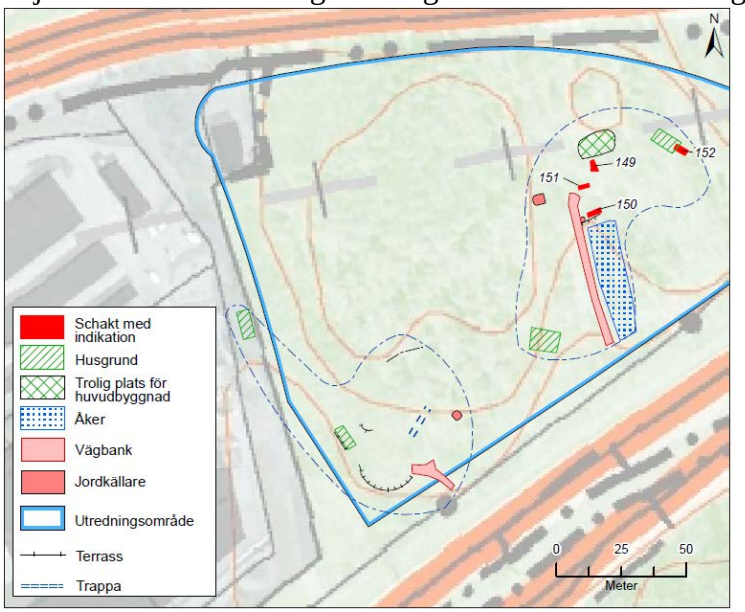
Illustration över planområdet.

Fornlämningar

På fastigheten finns två kända fornlämningar som inventerats i samband med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Den ena ligger i princip på den plats där den nya trafikplatsen kommer att anläggas medan den andra ligger strax öster om planområdet. Se karta nedan. I samband med MKBn för Förbifartens arbetsplan så genomförde Stockholms länsmuseum en särskild arkeologisk utredning i två etapper där den första genomfördes under 2008 och etapp 2 under 2010.

En arkeologisk utredning etapp 2 innebär att en sökschaktning genomförts på platsen. Utredningsområdet omfattar planområdet och består av två

objekt med klassificeringen Övrig kulturhistorisk lämning.



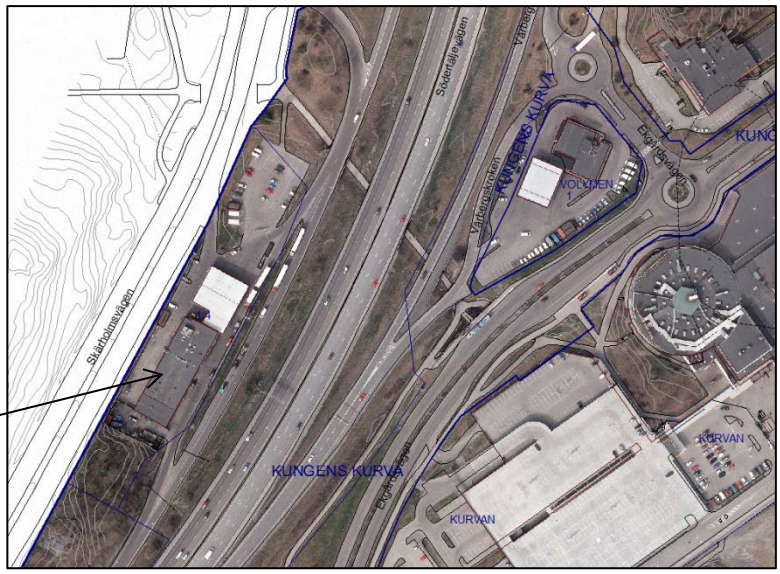
Utredningsområde1 med objekt 1 och 2.

Sammanfattningsvis består utredningsområdet av lämningar efter två torp, Grindtorp/Sadelmakartorp i öster och Lindvreten i väster. Läget för Grindtorp kan dateras till senast 1703. De synliga lämningarna tillhör främst 1800-tal och 1900-tal. Det enda fyndet från den äldre perioden utgörs av ett kritpipshuvud från ett omrört lager. Objekt 1 utgör lämningar efter torpet Grindtorp/Sadelmakartorp och består av flera husgrunder, odlingsytor, vägbank och åkeryta. Objekt 2 består av lämningar efter torpet Lindvreten med husgrunder, källargrop, hägnad och vägbank.

Objekt 2 kommer att påverkas av den nya trafikplatsen som byggs i Förbifartenprojektet. Objekt 1 har tidigare inte varit känt för Huddinge kommun utan information om det har kommit fram i samband med MKBn för Förbifart Stockholm. Hänsyn till den har därför inte tagits i befintlig detaljplan för tomten. Det nya planområdet kommer att ligga inom utredningsområdet men hänsyn har tagits till avgränsningarna för de två inventerade objekten.

Bebyggelse

Den befintliga detaljplanen medger arbetsplatser på fastigheten. Området ligger inom industriområdet Lindvreten där det idag finns ett huvudkontor för McDonalds, en obemannad bensinstation, lagerbyggnad samt en byggnad med diverse verksamheter kopplat till bilindustrin. Kommungränsen går söder om Skärholmsvägen och norr om vägen, i Stockholm stad, ligger radhusområden vid Lindholmsbacken och Lammholmsbacken. Detaljplanen medger en drivmedelsanläggning med fullservice, det vill säga bensin, diesel, biogas, biltvätt, butik och biluthyrning. De funktionerna finns idag på den anläggning som behöver flytta.



Befintlig station som behöver flyttas.

Själva butiken är av en av Statoils framtagna standardtyper. Framför den föreslås 4 pumpar för bensin och biogas. Butiken vänder sig mot den nya anslutningsvägen och på baksidan av butiken placeras en biltvätt. Butiken och pumparna är placerade för att hamna 60 meter ifrån kraftledningen med hänsyn tagen till Svenska kraftnäts krav angående explosionsrisken och försiktighetsprincipen för personalen. Utmed de norra och södra plangränserna placeras parkeringsytor för biluthyrning och kundparkering. Dessa samordnas med dagvattenhantering genom att marken ska ha en genomsläpplighet. Utmed den anslutningsvägen i väster görs en ficka för att underlätta för tankbilarnas påfyllning. På det sättet behöver tankbilarna inte köra in på fastigheten. På den östra sidan är en pump för tyngre dieseltrafik samt påfyllnad av biogasen lokaliserad.

Planbestämmelserna reglerar var byggnaderna får stå på fastigheten för att hänsyn ska tas till boende norr om Skärholmsvägen och för att hantera frågan om närheten till kraftledningen. Byggnaderna ska synas så lite som möjligt över bergsskärningen mot Skärholmsvägen, bortsett från biogastanken som kommer att sticka upp i området. Detta regleras genom att byggnadshöjden regleras i detaljplanen.

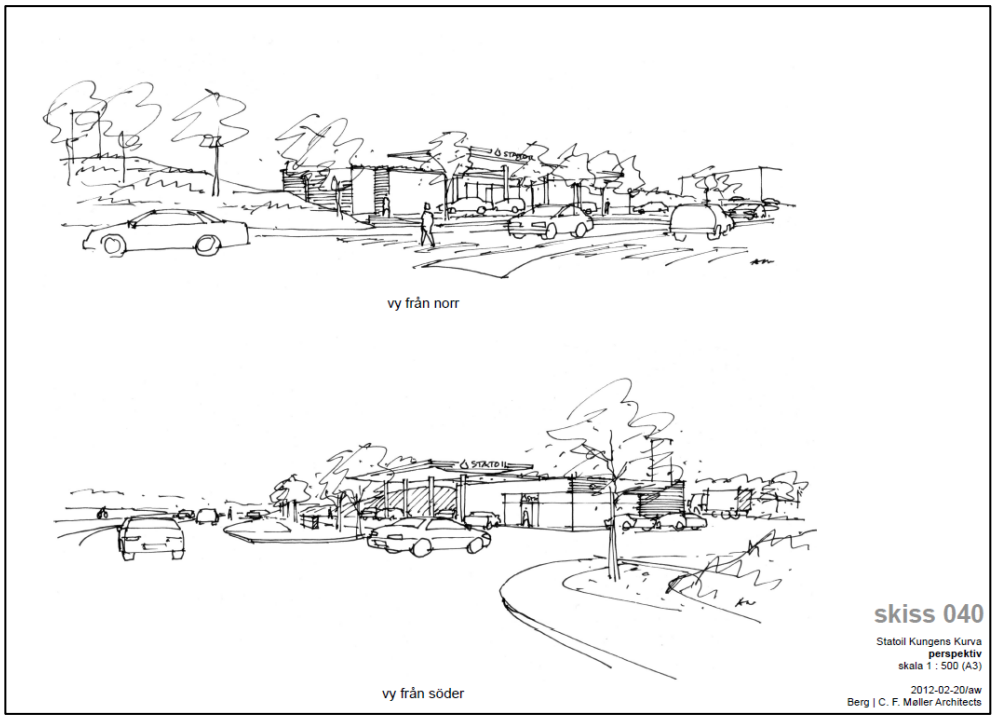


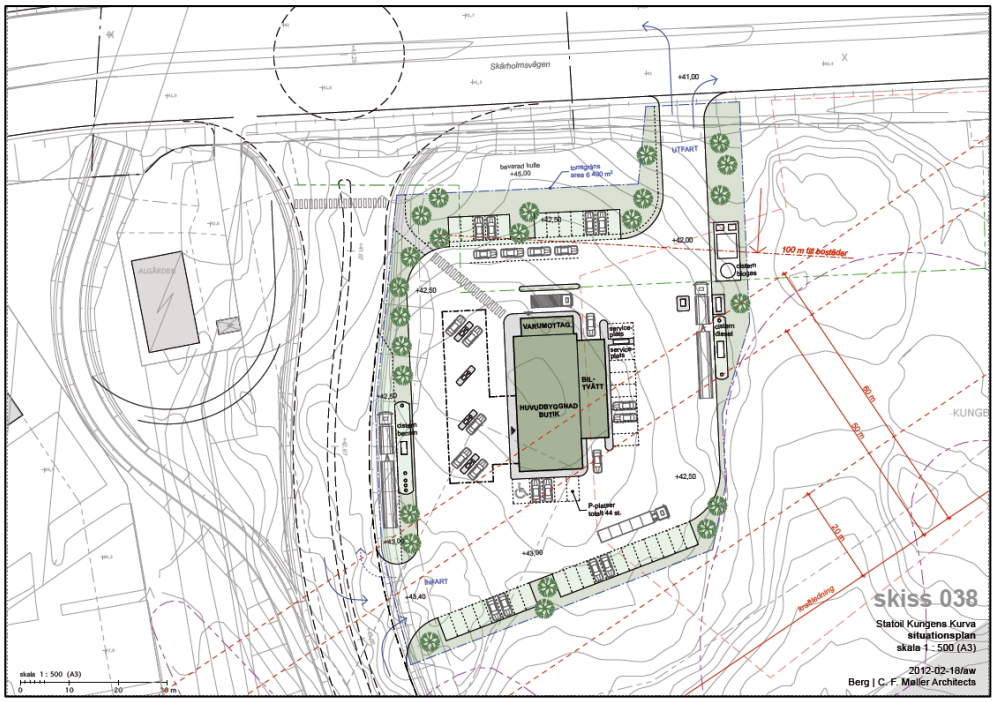
Illustration över utbyggd station.

Gestaltning

Då detaljplanen innebär en stor förändring av fastigheten behöver omsorg ges till gestaltningen av byggnader och utemiljöerna. Byggnaderna kommer att vara en standardmodul som Statoil tagit fram för sin verksamhet så för dem kommer ingen större anpassning efter befintliga förhållanden att ske. För att kompensera för den förlorade vegetationen behöver nyplanteringar ske på fastigheten. Utmed anslutningsvägen föreslås en trädrad och utmed bergsskärningarna på fastigheten bör träd planteras alternativt/kompletterat med klätterväxter.

På byggnadernas tak ska någon form av växtlighet finnas som dels underlättar för dagvattenhanteringen, dels mildra intrycket av den hårdgjorda ytan. Gröna tak har även visat sig ha vissa energibesparande effekter.

Gestaltningen kommer att redovisas i en växtlighetsplan som fastställs i det exploateringsavtal som ska följa med arrendeavtalet för marken.



Markplaneringskiss över planområdet.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Ett gång- och cykelstråk finns i befintlig detaljplan på fastigheten men har aldrig genomförts. Det går från den gångtunnel som finns under Skärholmsvägen och fram till en föreslagen gång- och cykelbro över E4/E20 som aldrig byggts. I samband med Förbifart Stockholm föreslås gång- och cykelbanan gå på den västra sidan av den nya trafikplatsen. Detta innebär att en gång- och cykelbana kommer att gå på den västra sidan av den nya anslutningsvägen. Bensinstationens butik förväntas locka även gående och cyklister, främst från bostäderna norr om Skärholmsvägen. Det är därför viktigt att anordna en säker väg för dessa till butiken, både till och inom fastigheten.

Skärholmsvägen ska på sikt få två körfält istället för dagens fyra, samt regionala cykelstråk längs bägge sidor. Det är viktigt att gångvägar inom fastigheten anpassas till det omgivande gång- och cykelnätet för att underlätta för de kunder som inte kommer med bil. Utfarten mot Skärholmsvägen ska anpassas efter den korsande cykelvägen.

Kollektivtrafik

Besökare till bensinstationen kommer generellt inte vara beroende av någon kollektivtrafik, utan det är främst de anställda som kan ha detta behov.

Storstockholms lokaltrafik med stomlinje 173 finns på Skärholmsvägen och hållplats vid planområdet. Turtätheten varierar under dygnet med fyra turer per timme under högtrafik. Även linje 707 passerar planområdet och kör under högtrafik ungefär två turer per timme.

Tunnelbanestationen Skärholmen ligger ungefär 1500 meter från planområdet.

Biltrafik

Bensinstationen kommer att generera fler motorfordonsrörelser i området. Den övervägande andelen av trafiken beräknas komma från Förbifarten.

Ett PM har tagits fram som innehåller en trafikteknisk bedömning av trafikförsörjning till och från stationen. Kapacitetsbedömningar har genomförts för för- och eftermiddagsmax utifrån den prognos för 2035 som tagits fram i samband med arbetsplan för Förbifart Stockholm. Bedömningen är att anslutande vägar samt in- och utfarter till planområdet klarar antalet fordonsrörelser.

PM:et innehåller även en bedömning av trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Det är viktigt att övergångsstället till bensinstationen placeras på mest lämplig plats, samt att det utformas trafiksäkerhetsmässigt bra med exempelvis hastighetsdämpande åtgärder. Detta regleras inte i detaljplanen utan ska avgöras i samband med genomförandet av detaljplanen alternativt detaljplanen för Förbifart Stockholm.

Parkering, varumottagning, utfarter

In- och utfarter till fastigheten planeras att ske från den nya anslutningsvägen, men utfarter för framförallt större fordon kommer även att ske mot Skärholmsvägen.

Varumottagning och annan till verksamheten hörande aktivitet ska ges utrymme på den egna fastigheten.

Bilparkering ska anordnas på kvartersmark och uppfylla den kommunala parkeringsnorm som är aktuell vid genomförandet. Minst 1 % av parkeringsplatserna ska vara reserverade för handikapparkering.

Cykelparkering i tillräcklig omfattning ska ordnas inom fastigheten.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Längs med sydöstra delen av området går en kraftledning med spänningen 420 kV. Enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter ska minst 60 meters horisontellt avstånd hållas från ett riskområde med brandfarlig vara till en spänningsförande ledning med konstruktionsspänningen 420 kV (ELSÄK 2008:1).

Med riskområde avses ”*område i vilket det finns explosiv atmosfär eller sådan kan förväntas förekomma i en sådan omfattning att särskilda skyddsåtgärder erfodras i fråga om konstruktion, installation och användning av utrustning*” (SRVFS, 2004:7).

För att en explosiv atmosfär ska kunna uppstå krävs det att den hanterade varan avger brännbara ångor. Vätskor med en flampunkt under 30°C är sådana vätskor samt brännbara gaser, till exempel bensin och biogas. Diesel däremot har en betydligt högre flampunkt och ger inte upphov till en explosiv atmosfär under normala förhållanden.

På en bensinstation är vanligen riskområden omkring avluftningsmynningar på cisterner, mätarskåp och liknande. Avstånden till riskområden inom den planerade bensinstationen är över 60 meter från kraftledning för samtliga riskområden vilket innebär att Elsäkerhetsverkets föreskrifter uppfylls.

Förorenad mark

Inga kända markföroreningar finns inom planområdet. Den tidigare bebyggelsen på fastigheten består av två äldre torp varav det ena från 1700-talet. Det är därför inte troligt att det förekommer markföroreningar på fastigheten.

Luft

Enligt Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbunds emissionsdatabas, kartering år 2010, överskrids miljökvalitetsnormen för partiklar (PM 10) längs med väg E4/E20 och nära vägen. Dygnsmedelvärdet under det 36:e värsta dygnet får ej vara högre än 50 µg/m^3.

Även dygnsmedelvärdet för kvävedioxid (NO2) överskrids i och nära vägbaneområde. Gränsvärdet för miljökvalitetsnormen för NO2 är 60 µg/m3.(http://slb.nu/lvf/) Inom detaljplaneområdet ligger halterna för NO2 i intervallet 30-36 µg/m^3 och för PM10 i intervallet 25-35 µg/m3. Miljökvalitetsnormerna för luft överskrids inte inom detaljplanen.

Detaljplanen är avhängig utbyggd förbifart Stockholm och ny anslutningsväg från ny trafikplats till Skärholmsvägen. Förbifartens påverkan på luftkvaliteten är förutom den prognosticerade trafikökningen den påverkan som tunnelmynningarna medför. I MKB för Förbifart Stockholm står att ”med en dubbdäcksanvändning på 70 procent överskrids miljökvalitets- normen för partiklar längs E4/E20. Överskridandet sker inom vägområdet och i närområdet till vägen. Det är till övervägande del områden där människor inte vistas. Undantag utgörs av gång- och cykelbanan som löper söder om E4/E20 samt parkeringsplatser närmast vägen, bland annat McDonalds i Lindvretens industriområde”.

Ljusstörning

Med tvätthallens föreslagna placering finns risk för ljusstörning till omkringliggande bostäder. Det är av vikt att infarten till tvätthall sker norrifrån för att minska denna risk för störning.

Buller

Syftet är att detaljplanen ska pröva en etablering av en fullservicestation.

En bullerutredning har genomförts (Tyréns 2012-01-27), för att kartlägga den bullerstörning som denna typ av verksamhet kan medföra för omgivningen, framförallt för bostäderna norr om Skärholmsvägen. De störningar som kan uppkomma är dels från tvätthallen och dels från trafikrörelser till/från och på anläggningen från tunga fordon samt personbilar. Bullerutredningen har även undersökt om de ändrade markförhållandena som detaljplanen medför dvs. utplaning av befintlig höjd, kan medföra ökad trafikbullerstörning från framförallt Förbifart Stockholm, till bostäderna.

Utredningen syftar också till att bedöma trafikbullrets påverkan på bensinstationen och om riktvärden för arbetslokaler kan innehållas.

Bedömningsgrunder

Utomhusriktvärden för externt industribuller

Högsta ljudnivå, frifältsvärden	*Ekvivalent ljudnivå, dBA*			*Maximal ljudnivå, dbA*
Helgfria vardagar, klockan	07-18	18-22	22-07	*22-07*
Lörd, sön- och helgdagar, klockan		07-18	22-07	*22-07*
Områdesanvändning Bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdlokaler.	50	45	40	55

Naturvårdsverkets förslag på riktvärden för buller från vägtrafik avseende övriga typer av lokaler och områden annat är bostäder:

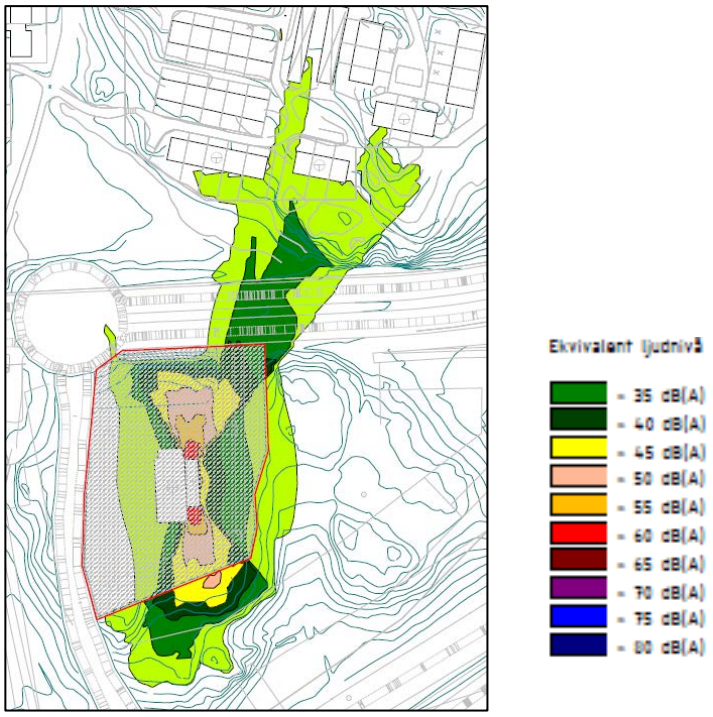
Arbetslokaler	**Ekv.ljudnivå dB(A) dygn**
Utomhus	65
Inomhus	40

Trafikbullernivåer inomhus

Tabell 3. Krav för ljudmiljön enligt svensk standard SS 25268:2007. Notera att värdena för butikslokalen är rekommendation baserat på kraven som avser restauranger.		
Rum	**Dimensionerande ljudnivå från trafiken (Ljudklass C)**	**Längsta efterklangstid**
	LAeq / LA AFmax dB(A)	**T20 sekunder**
Kontor	35 / 50	0,4
Butikslokal	40/-(rekommendation)	0,6 (rekommendation)

Konsekvens av biltvätt

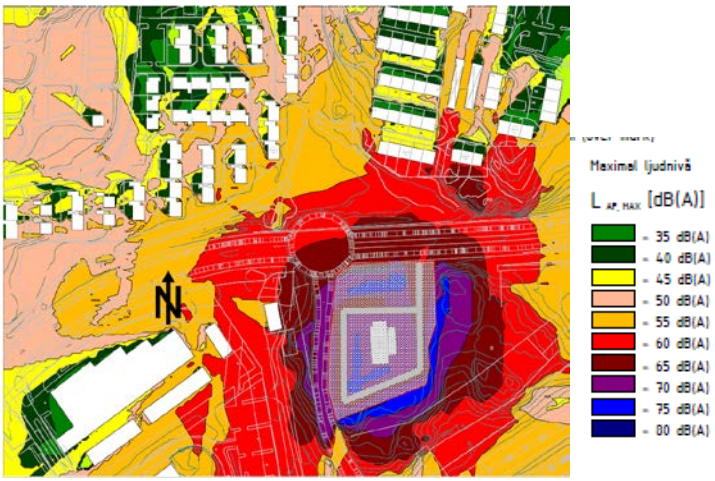
Enligt bullerredovisningen kommer inte den planerade biltvätten medföra ljudnivåer som överskrider riktvärdet 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå för externt industribuller. Mest utsatta bostadshus beräknas erhålla ljudnivåer upp mot 34 dB(A), i praktiken kommer den inte höras, då ljudet maskeras av vägtrafikbrus.



Ljudutbredning från biltvätt under torkning av fordon, 2 m över mark

Konsekvens av biltrafiken inne på stationsområdet

Beräkningar har utförts avseende de maximala ljudnivåerna från vägtrafiken. Beräkningarna visar att mest utsatta bostadshus får uppemot 64 dB(A) maximal ljudnivå. Riktvärdet nattetid är 55 dB(A) maximal ljudnivå externt industribuller. I miljökonsekvensbeskrivningen och arbetsplanen för Förbifart Stockholm, samt i Stockholms stads detaljplan för anslutning av den nya trafikplatsen i kungens kurva till Skärholmsvägen, föreslås vägnära och fastighetsnära bullerskärmar bland annat för fastigheterna vid Lindholmsbacken. Dessa kommer också att ge bullerskydd från eventuell bullerstörning från Statoil. Den bullerutredning som har genomförts för Statoil, visar bullrets utbredning från verksamheten. I denna utredning har inte de föreslagna bullerskärmarna tagits med då de regleras av annan detaljplan och kommer att erbjudas fastighetsägarna. Om det uppstår bullerstörning från verksamhetsområdet som dessa skärmar inte kan avhjälpa är verksamhetsutövaren skyldig att vidta ytterligare åtgärder så att riktvärden för externt industribuller inte överskrids.



Ljudutbredning från tung vägtrafik på stationsområdet

Trafikbuller nivå vid stationsbyggnadens fasad
Trafikbullernivån från närliggande vägtrafik vid mest utsatta fasad på den planerade bensinstationen beräknas till 65 dB(A)ekvivalent ljudnivå samt 72 dB(A) maximal ljudnivå. Det rekommenderade riktvärdet utomhus är 65 dB/A) ekvivalent ljudnivå för arbetslokaler.

Konsekvens av ändrade höjdförhållanden
Detaljplanen medför att marknivån sänks med 5 meter. Enligt beräkningar har den befintliga kullen försumbar skärmande effekt för trafikbuller från E4/20 vid de närbelägna bostäderna norr om planområdet. Beräkningarna gav en skillnad – med eller utan kulle – på 0,1 dB(A). Enligt utredningen bedöms inte heller avverkningen av skogen påverka ljudnivån från trafiken i bostadsområdet, då vegetationen har en försumbar effekt på den totala ljudnivån från alla vägar vid bostäderna.

Byggnadsfritt avstånd till statlig väg med farligt gods

I miljökonsekvensbeskrivningen för Förbifart Stockholm har en riskbedömning gjorts med hänsyn till att E4/E20 utgör en primär transportled för farligt gods. Alla klasser av farligt gods är tillåtna på vägen. En översiktlig uppskattning av mängden farligt gods på vägen anger 1 300 000 ton för år 2006. Det finns ett stort antal byggnader relativt nära E4/E20 i dagsläget. Då arbetsplanen innebär en breddning av vägen kommer det farliga godset att komma närmre befintlig bebyggelse och få en större påverkan på obebyggda fastigheter utmed vägen.

Gränsen för det område där individrisken är förhöjd och där riskåtgärder behövs (ALARP-området) uppgår till 70 meter kring större delen av E4/E20 mellan Vårby och Bredäng. Inga bostäder, men ett stort antal verksamheter, ligger inom ALARP-området. Enligt arbetsplanen ska rimliga riskreducerande åtgärder vidtas då människor vistas inne i och i närheten av dessa byggnader.

Planområdet kommer att hamna innanför 70 meter från vägkanten på E4/E20 men på grund av de säkerhetsavstånd som krävs till kraftledningen kommer själva byggnaden och pumparna att ligga över 78 meter ifrån vägen

där den är som närmast. Den statliga vägen ligger på den här sträckan på en plushöjd på 35 medan markhöjden vid stationen ligger 7 meter över detta, på +42. Denna nivåskillnad bör innebära ett skydd för verksamheten.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Vattenledningar finns utbyggda alldeles väster om den nya anslutningsvägen till den nya trafikplatsen.

Dagvatten

En dagvattenutredning har genomförts (Tyréns 12-02-20) i samband med detaljplaneläggning. Planområdet består i nuläget av naturmark på berg. Området avvattnas i sin helhet diffust utan direkt koppling till dagvattenledningar. Ett dike mellan bergskärning och Skärholmsvägen saknar synlig anslutning till vägavvattning. Närmaste dagvattenledningar har enligt Stockholm vatten dålig kapacitet och kan därför vid intensiv nederbörd i nuläget gå fulla. Någon större tillförsel från naturmarken där servicestationen ska etableras, sker dock inte i nuläget.

Anslutning till närmaste dag- och spillvattenledning sker västerut. Här måste två huvudvattenledningar korsas vilket kräver speciell uppmärksamhet i projekteringsskedet.

Det är också viktigt att i ett tidigt skede samråda med väghållaren för att kunna optimera de båda dagvattensystemen och för att säkerställa att stationsområdet kan avvattnas utan tekniska hinder.
Infiltrationsförmågan i planområdet kommer att vara mycket låg då hela ytan kommer att utgöras av utsprängt berg.

För hantering av dagvatten från den typ av anläggning som en drivmedelsanläggning är, finns särskilda krav, bl.a att spillzoner ska vara under tak och dagvattnet från dessa zoner, ska avledas till spillvattennät efter oljeavskiljare klass 1. Regn och smältvatten från takytor ska inte blandas med det förorenade dagvattnet, utan avledas och omhändertas separat. Detta kommer att prövas vid tillståndsprövningen för verksamheten. De brunnar som är utanför tak ska anslutas till dagvattennätet. Dagvattnet bör i första hand fördröjas och renas på fastigheten om möjlighet finns, innan avledning till nät.

De åtgärder som dagvattenutredningen föreslår är bl.a:
Avledning av dagvatten/bränslespill från spillzoner enligt de krav som ställs från denna typ av anläggning.

Avledning av dagvatten från övriga hårdgjorda ytor föreslås ske till ett dagvattenmagasin i ytterkanten av stationsområdets norra del. Magasinet kan utformas på flera sätt t.ex. med krossfyllnad. En bräddmöjlighet måste finnas då magasinet går fullt eller om utloppet skulle blockeras. För att

säkerställa reningen vid ev. spill av petroleumprodukter placeras en oljeavskiljare klass 1 i utloppspunkten för dagvattenmagasinet.
För att ytterligare dämpa avrinningen föreslås p-ytor i stationsområdets utkanter anläggas med någon form av genomsläppliga rasterytor, med avledning till grönyta.

Takdagvatten kan anses som relativt rent och kan ledas direkt till recipienten via dagvattenledningar eller infiltreras utan föregående rening. Vid avledning direkt till dagvattenledning sker dock ingen fördröjning av ca.15 % av avrinningen från området. För att dämpa flöden och minska avrinningsvolymen rekommenderas gröna tak.

Dagvattenutredningen visar att flödena efter exploatering, ut från området, via tillgängligt befintligt ledningssystem kommer att öka från i det närmaste noll till ca 100 l/s(10-års regn) utan åtgärder för lokalt omhändertagande av dagvattnet. Med föreslagna dagvattenåtgärder bedöms dock avrinningen endast öka marginellt.

En ökning av föroreningsgraden i dagvattnet sker generellt när naturmark exploateras och ersätts med hårdgjorda ytor. Då rening/avledning till reningsverk(spillzoner) samt dagvattenmagasin med oljeavskiljning föreslås, bedöms inte föroreningsgraden i från området avrinnande dagvatten inte öka annat än marginellt.

Energiförsörjning

Fjärrvärmeledningar finns utbyggda i Skärholmsvägen.

Statoil Fuel & Retail AB:s har som målsättning att minska energiförbrukningen med 50 % fram till 2020. Som ett led i detta arbetar de fortlöpande med nya tekniker avseende energihushållning, bland annat energisnål belysning, värme o ventilation. Utvecklingen på detta område sker fortlöpande och de avser att ligga i framkant avseende energieffektivitet och miljöfrågor. Exakt vilket system som kommer att använda på den aktuella anläggningen utvärderas därför vid den tidpunkten anläggningen uppförs.

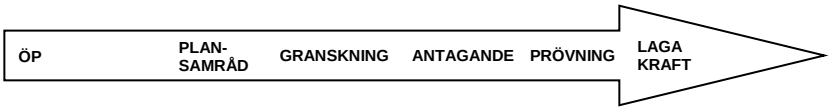
Fjärrvärme kommer att utvärderas liksom ett alternativt system som testas på fyra nya stationer där värme, ventilation och kyla integreras och där överskottsvärme som alstras återvinns.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Planarbetet sker med normalt förfarande utan programskede enligt 2010 års plan- och bygglag (PBL).



TIDPLAN	
Tecknande av plankostnadsavtal	mars 2012
Plansamråd	12 april 2012 – 10 maj 2012
Granskning	30 augusti – 28 september 2012
Godkännande i SBN	december 2012
Godkännande av genomförandeavtal och detaljplan i KS	januari 2012
Antagande av genomförandeavtal och detaljplan i KF	februari 2013
Laga kraft*	Tidigast mars 2013
Genomförande	2013

* Om detaljplanen inte överklagas vinner den laga kraft ca 4 veckor efter antagandebeslutet.

Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 10 år från det datum detaljplanen vinner laga kraft. Skälet till den långa genomförandetiden är den osäkra byggstarten som är beroende av genomförandet av Förbifart Stockholm som ännu inte är fastställd.

När detaljplanens genomförandetid börjar kan bygglov ges enligt detaljplanen.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändra eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (PBL 5:11), men planen fortsätter att gälla om inte kommunen ändrar eller upphäver planen.

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap

Kringliggande gator har kommunalt huvudmannaskap. Skärholmsvägen ligger inom Stockholms kommun, som också är huvudman för denna väg. I väster ansluter området till den nya trafikplatsen för Förbifart Stockholm mm. Trafikplatsen planläggs i särskild detaljplan och kommer till huvuddelen byggas ut av Trafikverket. Huddinge kommer att vara huvudman för drift och underhåll för anslutningsvägen.

Kommunen kommer att ansvara för iordningställande av tomtmarken till en grovplanerad yta, vilket avses samordnas med utbyggnad av den nya trafikplatsen. Statoil Fuel & Retail AB kommer att ansvara för utbyggnad inom kvartersmark. Statoil kommer också att ansvara för arbeten för anslutning av tomten till omkringliggande vägar.

Stockholm Vatten AB ansvarar för vatten och spillvattenanslutningar.

Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elledningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till proppskåp i byggnad.

Teliasonera AB ansvarar för teleledningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till första telefonjacket.

Avtal

Huddinge kommun är ägare till berörda markområden. Kvartersmarken ska upplåtas till Statoil Fuel & Retail AB med arrende. Vid antagande av detaljplanen ska genomförandeavtal träffas. I avtalet regleras frågor om markupplåtelse, kompensation för intrång i befintlig vegetation, energiförbrukning, ansvars- och kostnadsfördelning samt övriga genomförandefrågor.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsbildning

En fastighet för bilserviceändamål kommer att bildas vilken ska upplåtas med arrende till Statoil Fuel & Retail AB. Kommunen ansöker om fastighetsbildning hos lantmäterimyndigheten. Handläggningstiden beräknas till ca fem månader.

Ekonomiska frågor

Kommunalekonomiska konsekvenser

Kommunen har kostnader för drift och underhåll av den framtida anslutningsvägen till nya trafikplatsen. Kommunen erhåller årliga intäkter i form av arrendeavgifter från Statoil Fuel & Retail AB.

Kostnader för fastighetsägarna

Statoil bekostar iordningställande av fastigheten från en grovplanerad tomt samt anslutning till teknisk försörjning för användning av fastigheten för bensinstation. Vid avflyttning ansvarar Statoil för att tomten återställs fri från byggnader och anläggningar samt sanering av marken.

Vatten och avlopp

Statoil AB ska erlägga anläggningsavgifter enligt aktuell taxa för anslutning till Stockholm Vatten ABs VA-nät.

Gatukostnader

Ingen särskild gatukostnadsersättning kommer att tas ut. Denna ska ingå i arrendeavgiften för markupplåtelsen. Statoil Fuel & Retail AB står för kostnader för anslutning av fastigheten till omkringliggande gator.

Bygglovavgift

När detaljplanen har vunnit laga kraft och genomförandetiden börjar har Statoil rätt att få bygglov enligt detaljplanen. Bygglovavgiften debiteras enligt kommunens bygglovtaxa. Planavgift ska inte erläggas då Statoil Fuel & Retail AB bekostat planläggningen.

Planavgift

Plankostnader betalas av Statoil enligt särskilt tecknat plankostnadsavtal.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning bekostas av Huddinge kommun.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Statoil AB ansvarar för och bekostar samtliga miljöskyddsåtgärder som kan krävas för verksamheten och utbyggnad inom fastigheten. Vid behov ska bullerskyddsåtgärder utföras för befintliga bostäder norr om planområdet.

Tekniska frågor

Tekniska utredningar

Följande tekniska utredningar har genomförts:

Trafikbuller, Tyréns 2012-01-27
Trafikteknisk bedömning, Tyréns 2012-02-17
Dagvattenhantering, Tyréns 2012-02-24

Dagvatten byggskede

På grund av områdets användning och läget inom sekundärt skyddsområde för östra Mälaren krävs särskilda åtgärder för omhändertagande av dagvatten inom tomten enligt förslag i dagvattenutredningen.

Under anläggningsskedet är risken mycket stor för grumling och utsläpp av främst oljeutsläpp från entreprenadmaskiner. Vid sprängningsarbeten inom området tillkommer betydande mängder kväve från s.k bombsalvor och spill av sprängmedel som transporteras bort med dagvattnet. Genom att redan i inledningsskedet ha vidtagit åtgärder för att förhindra utsläpp kan effekterna av byggverksamheten dämpas eller helt utebli.

Exempel på åtgärder som kan vidtas är slam- och oljeavskiljning i containersystem av dag- och dränvatten från området. Om det anses vara befogat kan vatten efter rening ledas till spillvattennätet eftersom kväve från sprängningsarbeten inte kan renas i reningsanläggningar på platsen, detta måste ske i reningsverk.

Statoil ansvarar för att åtgärder för dagvatten genomförs. Kommunen ansvarar för åtgärder i samband med grovplanering av tomtmark.

Administrativa frågor

Ansvaret för arbetet med detaljplanen ligger på miljö- och samhälls-byggnadsförvaltningens planavdelning i samarbete med medverkande från kommunens förvaltningar.

Projektledare för detaljplanen är Johanna T Wadhstorp, planavdelningen. Övriga deltagare i projektgruppen är Christer Hallberg, Structor för mark- och exploateringsavdelningen; Annika Löfmark, gatu- och trafikavdelningen; Britt Inger Sjökvist, miljöplanering; Magnus Edén, lantmäteriavdelningen och Linn Andersen, miljötillsynsavdelningen.

Johanna T Wadhstorp

planhandläggare