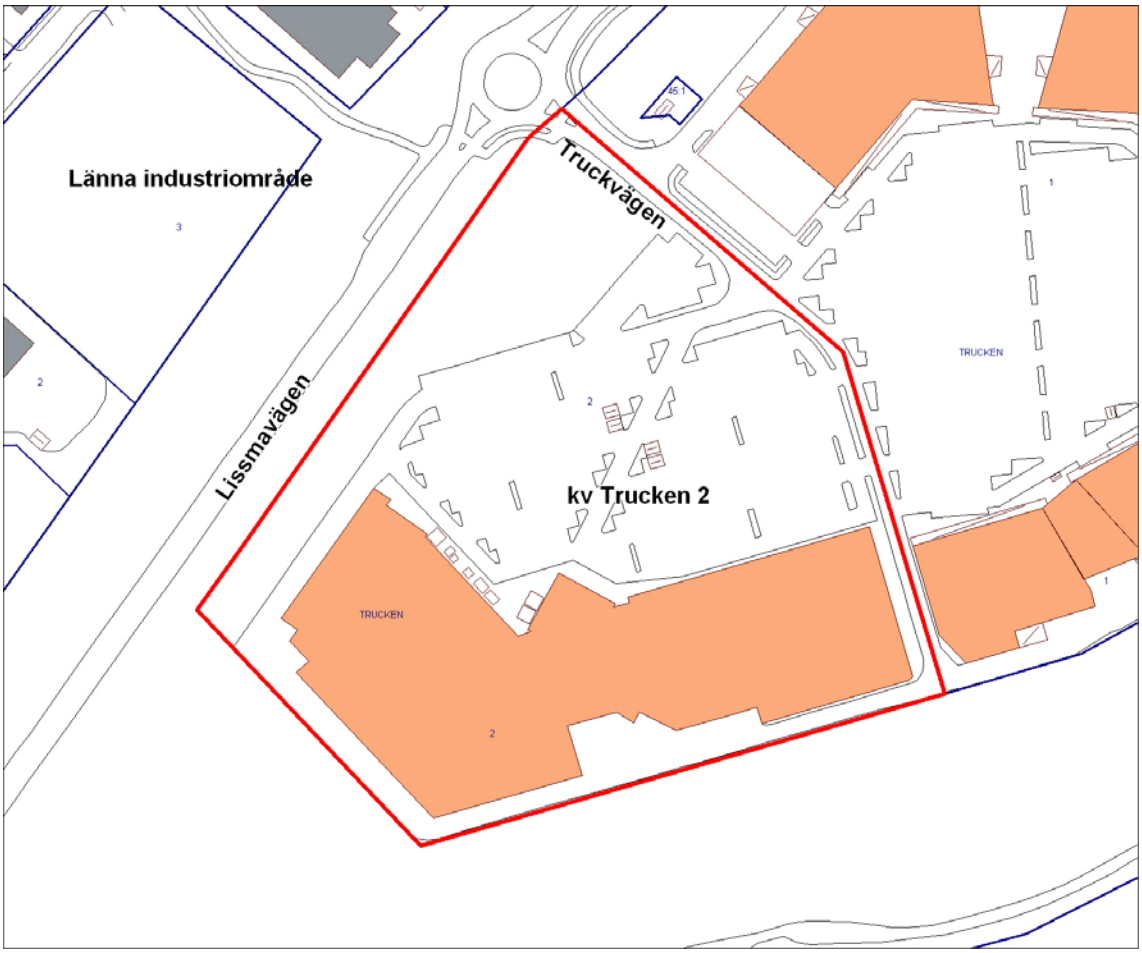
HUDDINGE KOMMUN
Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

SBN PL 2007/12.313
Dp 21-N-12:1

ANTAGANDEHANDLING



Tillägg till detaljplan för

kv Trucken m.fl.

inom Länna kommundel, Huddinge kommun

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen december 2007

HUDDINGE KOMMUN

Tillägg till planbeskrivning

1. Handlingar

Tillägg till planbeskrivning
Tillägg till genomförandebeskrivning
Tillägg till miljöbeskrivning
Tillägg till plankarta med bestämmelser

2. Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att ge förutsättningar för att tillåta 2 600 m^2 BTA för livsmedelshandel inom nuvarande bebyggelse inom kv Trucken 2. Ändringen medför ingen utökad byggrätt. Livsmedelshandeln bedöms medföra en trafikökning som i sin tur innebär att cirkulationsplatsen på Lissmavägen behöver byggas ut.

3. Plandata

Kv Trucken ligger intill Nynäsvägen och Lissmavägen samt söder om Länna industriområde. Kvarteret är bebyggt och innehåller storskalig detaljhandel.

Planområdet omfattar hela kv Trucken som är ca 1,3 hektar. Fastigheten ägs av Länna Huddinge Trucken 2 AB.

4. Tidigare ställningstaganden

4.1 Översiktliga planer

I Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen, antagen regionplan för Stockholms län anges området som ”övrig regional stadsbygd”.

I Översiktsplan från 2000 är fastigheten Trucken 2 markerad som ”handel och närservice”. Enligt översiktsplanen står beteckningen för såväl externt lokaliserad handel som närservice och i vissa fall bensinstationer.

4.2 Detaljplan

Fastigheten omfattas av detaljplan för kv Trucken m.fl. antagen 7 november 2000 (aktbeteckning 0126K – 13212, alternativ aktbeteckning 21-N-12). Detaljplanen tillåter handel (ej livsmedel), småindustri, hantverk och kontor.

Genomförandetiden pågår till 15 december 2015.

4.3 Planuppdrag och program för detaljplanen

Kommunstyrelsens beslutade 2007-01-29, § 8 att ge samhällsbyggnads-nämnden i uppdrag att upprätta en detaljplan för kv Trucken 2 inom kommundelen Länna. Planarbetet sker i enlighet med förstudien där programförutsättningarna och inriktningen anges. Programsamråd har skett under våren 2007. En särskild programsamrådsredogörelse har upprättats.

4.4 Kommunala beslut i övrigt

Ramavtal med fastighetsägaren godkändes av kommunfullmäktigen 12 februari 2007. Ramavtalet innebär bland annat att exploatören bekostar den ombyggnad av cirkulationsplatsen på Lissmavägen som bedöms vara nödvändig på grund av den trafikökning som förväntas med anledning av livsmedelshandeln.

5. Förutsättningar, förändringar och konsekvenser

5.2 Bebyggelseområden

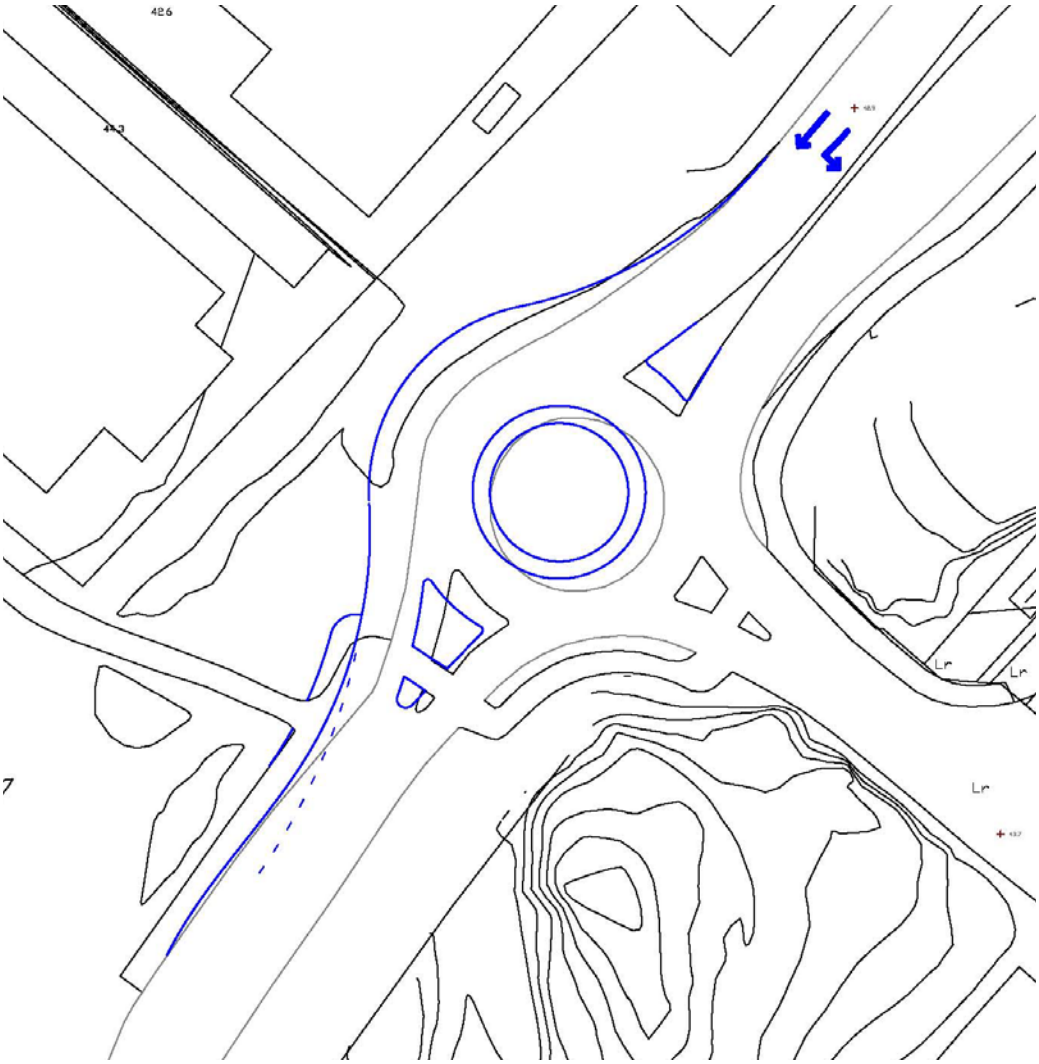
Inom fastigheten Trucken 2 ligger idag EKO-hallen. Bergendahlsgruppen som driver EKO-hallen har för avsikt att bygga om denna till en CityGross för livsmedel inom befintlig byggnad.

5.3 Gator och trafik

Biltrafik

På väg 605, Lissmavägen går det ca 10 000 f/d väster om Svarvarvägen vid Länna handelsområde. Vägen har två körfält. Hastighetsbegränsningen är 50 km/timmen. Båda vägarna ingår i det övergripande huvudvägnätet med Vägverket som väghållare.

Handelns utredningsinstitut har bedömt trafikökningen till området. Truckvägen bedöms idag ha ca 7 000 f/d som årsmedeldygnstrafik. Med en tillkommande yta för livsmedel på 3 000 m^2 BTA har trafiken uppskattats till 10 000 f/d. Trafikökningen bedöms vara något mindre eftersom tillkomsten av livsmedelshandeln sker inom befintliga ytor och får högst bli 2 600 m^2.



Cirkulationsplatsen på Lissmavägen föreslås byggas ut enligt ovanstående illustration. Västgående körbana breddas med ett körfält genom cirkulationsplatsen så att det inte blir trängselkonflikter mellan de som ska rakt fram och de som ska svänga vänster. Det har en kapacitetshöjande effekt.

Kollektivtrafik

Buss 831 trafikerar Länna industriområde och Länna handelsområde. Närmast belägna hållplats ligger vid infarten Truckvägen till kv Trucken (handelsområdet).

Parkering, varumottagning, utfarter

All parkering ska ordnas på kvartersmark och anordnas som markparkering eller i parkeringsdäck/-garage. Byggherren ska vid utbyggnaden redovisa hur tillräcklig parkering ordnas enligt parkeringstal för Huddinge kommun (kommunstyrelsen 2005-01-31, § 12).

Enligt en inventering av gatukontoret finns 468 platser i markparkering och enligt uppgift 34 platser i garage.

Butik	BTA	Norm	P-platser
Asko	5 700	20-30	114-171
Eko	6 900-2600	30-50	129-215
Citygross	2 600	50-80	130-208
Summa:			373-594

Befintliga antal parkeringsplatser, totalt 502 stycken ligger ungefär i mitten av behovet enligt normen.

Med ett samutnyttjande på 15-20% med kv Trucken 1 så räcker de antal parkeringsplatser som finns idag även till att täcka behovet för förändringen.

5.5 Teknisk försörjning

Avloppsförsörjning
På grund av att verksamhet med livsmedel planeras inom kvarteret så skall fettavskiljare installeras inom fastigheten i samband med erforderliga ombyggnationer. Detta för att säkerställa den allmänna avloppsledningens framtida funktion. Samråd med Stockholm Vatten bör ske tidigt i planeringen.

Elförsörjning

Närmaste transformatorstation ligger inom Trucken 1. Om verksamheten förändras med mera livsmedel föreligger risk för att effektbehovet inom området ökar. Stora effekthöjningar på Vattenfalls nuvarande nätstation kan få till följd att nuvarande nätstation måste kompletteras med ytterligare nätstation.

5.7 Räddningstjänst

Södertörns brandförsvarsförbunds PM 15 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning i nya planområden ska beaktas i projekteringen.

Vattennätet i planområdet bör klara att försörja sprinkler i de byggnader där det kan bli aktuellt. Södertörns brandförsvarsförbund förespråkar sprinkler som en del i brandskyddet. Både som alternativ lösning när man gör avvikelser i det byggnadstekniska brandskyddet och som en del i brandskyddet i de fall där inga avvikelser förekommer.

5.9 Administrativa frågor

Genomförandetiden

Genomförandetiden är från den dag detaljplanen vinner laga kraft fram till 15 december 2015 (samma som för underliggande plan).

6. Förenlighet med 3, 4, 5 och 6 kap. Miljöbalken

Hushållning med mark- och vattenområden

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

Miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken 5 kap 3 §
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 bl.a. för utomhusluft och omgivningsbuller, se vidare miljöbeskrivningen. Miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap miljöbalken kommer inte att överskridas med föreslaget ändamål.

Miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap miljöbalken kommer inte att överskridas med föreslaget ändamål.

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, se tillägg till miljöbeskrivningen.

Tillägg till genomförandebeskrivning

1. Organisatoriska frågor

1.1 Tidplan

Programsamråd har skett under tiden 16 mars – 21 maj 2007, samråd under 18 juni – 15 september 2007. Utställning har skett under tiden 19 november – 17 december 2007. Samhällsbyggnadsnämndens godkännande bedöms ske under januari 2008 varefter detaljplanen överlämnas till kommunfullmäktige för antagande under 2 kvartalet 2007.

1.2 Genomförandetid

Genomförandetiden är från det datum planen vunnit laga kraft till 15 december 2015, samma som för underliggande plan.

1.3 Ansvarsfördelning

Ansvaret för anläggande och drift inom kvartersmark ligger på fastighetsägaren.

Stockholm Vatten AB är huvudman för VA-ledningar och dagvattenledningar/ anläggningar på allmän mark.

Södertörns fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärmen.

Vattenfall Sveanät AB ansvarar för elledningar på kvartersmark och allmän mark.

1.4 Avtal

Kommunfullmäktige beslöt i februari 2007 att godkänna ramavtal mellan kommunen och Huddinge Länna Trucken 2 AB i samband med planläggningen. I samband med antagande av detaljplanen kommer ett exploateringsavtal att godkännas i vilket marköverlåtelse, kostnads- och genomförandeansvar m m regleras.

Avtal kommer att träffas mellan Huddinge kommun och Vägverket angående finansisering och genomförande av ombyggnad av cirkulationsplatsen på Lissmavägen.

3. Ekonomiska frågor

3.1 Avtal

Se ovan 1.4

3.2 Gatukostnader

Kommunen får enligt PBL 6:31-32 besluta att kostnader för anlägga eller förbättra gator och andra allmänna platser ska betalas av ägarna till fastigheterna inom området eller vid gatan.

Några särskilda gatukostnader avses inte tas ut då ersättningar för ombyggnad av cirkulationsplatsen kommer att regleras i avtal.

3.4 Planavgift

Detaljplanen bekostas av fastighetsägaren. Planavgift ska ej tas ut i samband med bygganmälan.

5. Administrativa frågor

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

Projektledare och handläggare av detaljplanen är Kurt Lundvall. Övriga deltagare i projektgruppen är Inga Medin Stein för exploateringsavdelningen; Lotta Berggren, gatukontoret; Helen Streling Klinga, bygglovsavdelningen; Kristina Lundblad, lantmäteriavdelningen och Annika Blomqvist, miljökontoret.

Handelns utredningsinstitut svarar för en handelskonsekvensanalys (jan 2006).

Tillägg till miljöbeskrivning

Sammanfattning

Planförslaget anger att ytterligare 2 600 m^2 bruttoarea för handel med livsmedel kan tillkomma. Den typen av verksamhet alstrar jämförelsevis stora trafikmängder. Markutnyttjandet blir effektivare.

Jämfört med gällande plan blir trafikvolymerna större men trafiksystemet lokalt och det övergripande är väl dimensionerat för trafikmängderna.

3.0 Nollalternativ

Ur flera miljöaspekter ska förändringen jämföras med ett nollalternativ, dvs. ett alternativ där gällande detaljplanen inte ändras utan genomförs. Nollalternativet utgår i detta fall från den detaljplan som gäller för området, dvs för handel m.m. . Förändring jämfört med nuläge framgår också nedan.

Planförslaget anger utbyggnad av 2 600 m^2 BTA för handel med livsmedel inom ramen för befintlig bebyggelse, den inriktning som ger störst miljökonsekvenser genom att den typen av verksamhet alstrar störst trafikmängder.

3.6 Luft, lukt

Vid planering skall kommuner och myndigheter iaktta miljökvalitetsnormer enligt miljöbalkens 5 kap 3 §. För närvarande finns miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, svaveldioxid, bly och bensen samt partiklar (PM 10) i utomhusluft.

Kvävdioxidhalterna i området 1999 och prognos för 2006 ligger långt under de värden som inte får överskridas enligt beräkning av SLB-analys. Halterna uttryckta i dygnsmedelvärde för åttonde värsta dygnet är < 48 $\mu g/m^3$ enligt prognos för 2006 kring Nynäsvägen och en bit ifrån vägen < 24 $\mu g/m^3$.

Miljökvalitetsnormerna för svaveldioxid och bly klaras generellt med mycket stor marginal i Stockholms län. Miljökvalitetsnormen enligt 5 kap miljöbalken kommer inte att överskridas med föreslaget ändamål.

Från 2001 gäller också en miljökvalitetsnorm för inandningsbara partiklar, PM10 (< 10 μm). Kartläggningen av PM10-halter för 2002 visar att miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärden överskrids 2002 längs hårt trafikerade infartsleder, i Huddinge på och vid E4/E20. Även Nynäsvägen har en hög nivå men överskrider inte normvärdet, medelvärdet för det 36:e värsta dygnet får inte vara högre än < 50 $\mu g/m^3$. Enligt PM10-karta för Huddinge kommun 2002 är värdet kring Nynäsvägen i intervallet 39-50 $\mu g/m^3$ och en bit från vägen < 39 $\mu g/m^3$.

Normen för bensen avser årsmedelvärde och är 5 $\mu g/m^3$. Detta värde får inte överskridas från och med år 2010. Beräknade årsmedelvärden för 2003 anger ett värde < 1,0 $\mu g/m^3$.

Jämfört med nollaternativet sker ingen nämnbar förändring.

3.12 Transporter/kommunikationer, parkering och angöring

Lokalt vid infarten kommer trafiken att öka i storleksordningen från 7 000 till mindre än 10 000 f/d enligt en konsekvensanalys av Handelns Utredningsinstitut (januari 2006) men i övrigt kommer effekterna inte att bli lika markanta. Detta beror på att besökarna i området kommer från en mängd olika platser och därmed anländer till Länna via flera olika vägar. I ett större perspektiv, om man studerar hela upptagningsområdet, blir effekterna förmodligen enligt konsekvensanalysen försumbara. Anledningarna till detta är att nyetableringar av handel sällan medför ökad trafik till en region. Däremot kan inom trafiken, precis som inom handeln, nyetableringar leda till vissa omfördelningseffekter. Förenklat innebär detta att samma mängd människor rör sig inom området, men att vissa av dessa förändrar sitt resmönster inom området.

Jämfört med gällande plan blir trafikvolymerna större men trafiksystemet lokalt (efter ombyggnaden) och det övergripande är väl dimensionerat för trafikmängderna.

.

Miljö- och samhällsbyggnadsförvaltningen

Planavdelningen

Kurt Lundvall

planarkitekt