



Datum  
2025-04-22

Diarienummer  
KS-2025/694

Handläggare  
Jonas Ellenfors  
Jonas.Ellenfors@huddinge.se

Kommunstyrelsen

## Detaljplan för underhållsdepå på del av Vårby gård 1:1 – Beslut om planuppdrag

### Förslag till beslut

*Kommunstyrelsens beslut*

Kommunstyrelsen ger kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att pröva ny detaljplan för underhållsdepå på del av fastigheten Vårby gård 1:1 inom kommundelen Kungens kurva i enlighet med kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 22 april 2025

### Sammanfattning

En underhållsdepå för Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn planeras inom en del av Vårby Gård 1:1. Planområdet är beläget norr om E4/E20, vid trafikplats Lindvreten södra i Kungens kurva, och nås från Vårby allé. Planområdet är helt kringgärdat av vägar och nyttjas som upplagsyta i samband med arbetet med Förbifart Stockholm. Underhållsdepåns lokalisering är strategiskt avvägd och vald för att ge nödvändig service och framkomlighet på det statliga vägnätet.

Bebyggelsen föreslås bestå av en depåbyggnad i två plan samt ett skärmtak som inrymmer kontor, lager, verkstad, tvätthall, uppställningsytor med mera. I anslutning till byggnaderna är ytor för angöring, parkering och uppställning av containrar, samt dagvattenhantering föreslagen. Ett 10-tal arbetsplatser beräknas inrymmas. Anläggningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på landskapsbilden. Naturvärden saknas på platsen. Aspekter som buller, luftkvalitet, geoteknik, siktförhållanden, dagvatten/skyfallshantering, eventuella markföroreningar, samt risk och säkerhet hanteras i samband med planarbetet.

Föreslagen markanvändning inom området överensstämmer med översiktsplan 2050, och strider inte mot riksintresse för kommunikation-väg.

En preliminär bedömning är att genomförandet av planen inte antas medföra en betydande miljöpåverkan.

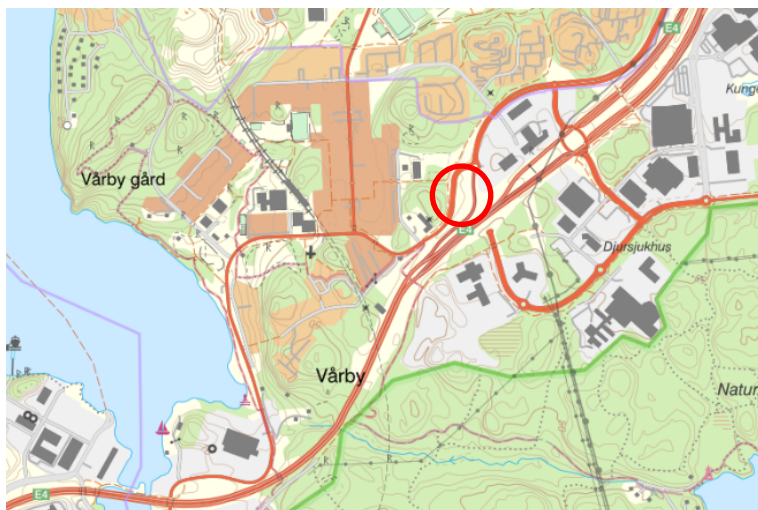


## Beskrivning av ärendet

### Bakgrund och mål

Planområdet utgör en del av Vårby gård 1:1, som ägs av Huddinge kommun och är beläget norr om E4/E20, vid trafikplats Lindvreten södra i Kungens kurva. Området kringgärdas helt av vägar, och nås från Vårby Allé, via separata in- och utfarter. Lokaliseringen är vald för att ge nödvändig service och framkomlighet på Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn. Planområdets areal är cirka 0,7 hektar och utgörs endast av kvartersmark. Verksamheten kommer att vara inhägnat med ett så kallat perimeterskydd.

Området planeras att inrymma en depåbyggnad i två plan med kontor, lager, tvätthall, verkstad och teknikutrymmen, samt ett skärmtak för vägassistans, uppställning av reservkraftaggregat och lager. Ett 10-tal arbetsplatser beräknas att inrymmas. Angörings- och körytor, ytor för dagvattenhantering och uppställning av containrar, samt cirka 20 parkeringar för personbil planeras i anslutning till byggnaderna.



Figur 1- Planområdet markerat på karta med röd ring.



Figur 2- Preliminärt planområde markerat i rött.

## Planeringsförutsättningar

### Tidigare ställningstaganden

Planområdet är planlagt sedan tidigare med detaljplan 0126K-110801 Lindvretens industriområde, från 1984. Planområdet utgörs av allmän platsmark, med markanvändningen gatuplantering och gata.



Figur 3- Aktuellt planområde ungefärligt avgränsat i rött.

I översiktsplan 2050 anges området som stadsutvecklingsområde för större förändring i ÖP. Projektet bedöms vara i överensstämmelse med ÖP.



Figur 4 – Utsnitt ur översiktsplan 2050 med planområdet markerat.

### Planområdet

Området utgörs av en upplagsyta för byggande av förbifart Stockholm, och är helt omgivet av vägar. Platsen ligger lägre än trafikplats Lindvreten södra som är under byggnad. Detta leder till slänter från Kungens Kurvaleden, mot byggnaderna. I anslutning mot Vårby allé ligger föreslaget planområde i nivå med Vårby allé. Naturvärden saknas helt på platsen. Jordlagret är bortskalat, ingen vegetation finns och berg i dagen förekommer, se Figur 2. Området ligger i en starkt trafikerad miljö, vilket innebär att det bland annat är utsatt för höga bullervärden och försämrad luftkvalitet.

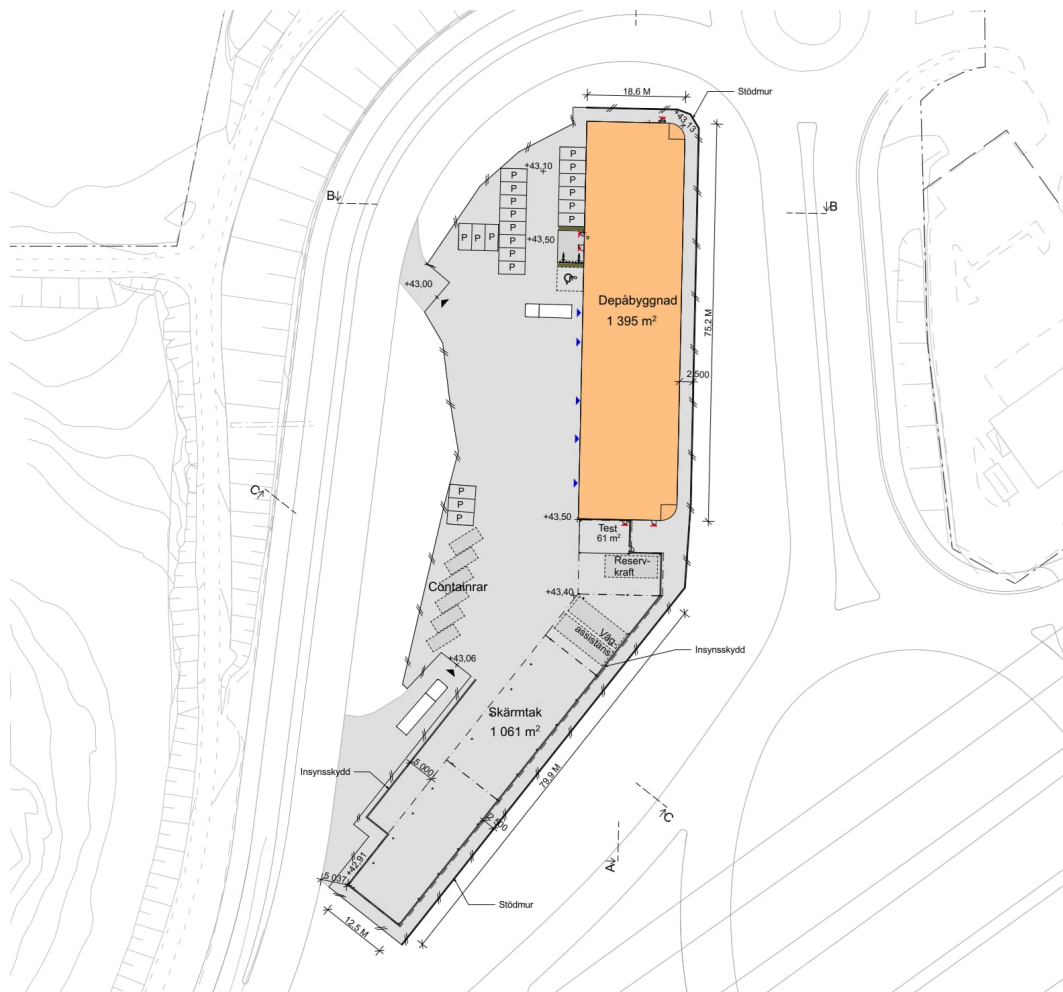
Byggande av Förbifart Stockholm pågår i direkt anslutning till planområdet och Trafikplats Lindvreten södra är i byggskedet.

### Planförslag

Planområdet nås från Vårby allé. Bebyggelsen föreslås ligga mot områdets östra gräns, mot Kungens Kurvaleden och mot E4 i sydost. Framför byggnaderna, mot Vårby allé är angöringsytor, parkering, uppställningsytor och utrymme för dagvattenhantering placerade. Området kommer att vara inhägnat med genomsiktligt stängsel (perimeterskydd) och med grindar vid in- och utfart. Siktförhållandena på omgivande vägar har utretts på grund av att byggnader och perimeterskydd uppförs. Placeringarna är anpassade så att de inte utgör något sikthinder.

Planområdet är i stort sett plant och ansluter i väster i nivå mot Vårby allé. I norra delen vidtar slänter mot Vårby allé och Kungens kurvaleden som ligger högre än planområdet. Nivåskillnaden ökar till cirka 7,5 meter mot rampen vid E4. Detta leder till slänter, samt att stödmurar behöver uppföras i områdets östra och södra gräns.





Figur 5 – Situationsplan.



Figur 6 – Vy från Vårby allé.



Föreslagen bebyggelse består av två långsmala byggnader som ligger i en flack vinkel, och som vänder sig mot Vårby allé. Byggnaderna bildar en rygg mot trafikplatsen, öster om planområdet. Den nordliga byggnaden är i två våningar och inrymmer kontorslokaler, lager, verkstad, tvätthall och teknikutrymmen. I söder placeras ett skärmtak med utrymmen för vägassistans, uppställning av reservkraftaggregat och lager. Samtliga entréer är vända mot angöringsytan. Depån bedöms inrymma ett 10-tal arbetsplatser och kommer endast vara tillgängligt för behöriga till platsen.

Byggnadernas gestaltning bygger på enkla och robusta principer som är anpassade till platsens förutsättningar i en mycket trafikerad miljö. Skärmtaket har en tät vägg mot trafikplatsen, som förutom att det utgör ett insynsskydd, även medför positiva effekter för buller och luftkvalitet inom området. Luftintag till depåbyggnaden ska placeras bort från trafiken.

In- och utfart till området är längs Vårby allé, och är separerade, så att infart sker i södra delen och utfart är i norr. De hårdgjorda ytorna begränsas så långt det är möjligt, med hänsyn till verksamhetens behov. Inom området är en yta för angöring till byggnader och parkering, samt uppställningsyta för containrar. Tillräckliga ytor för omlastning till byggnaderna tillgodoses framför byggnaderna. Totalt planeras 20 parkeringar för personbil inom området. Vid infarten till området undersöks möjligheten till ett övergångsställe med koppling till den befintliga gång- och cykelbanan längs Vårby allé, så att personal som kommer gående och per cykel kan nå området på ett säkert vis. I anslutning till kontorsutrymmena som ligger i den norra byggnaden, förläggs merparten av bilparkeringen samt cykelparkering.

Föreslagen dagvattenlösning kommer att kunna rena dagvattnet för att inte påverka recipientens möjlighet att uppnå miljökonsekvensnormer (MKN) för vatten. Eftersom kvartersmarken ingår i verksamhetsområde för dagvatten ska VA-huvudmannen säkerställa att dagvatten från kvarteret kan ansluta utifrån behov. Skyfall hanteras genom höjdsättning och fall mot lågpunkter inom kvarteret där flöden sedan kan brädda ut mot anslutande diken då brunnar går fulla. Anpassning av slänter och dagvattenhantering inom anslutande allmän platsmark behöver göras.

Genom att bebyggelse uppförs på platsen, sker en påverkan på landskapsbilden. Den öppna miljön försvinner, siktlinjer påverkas och platsen får en mer urban karaktär i och med att byggnader uppförs och att marken bearbetas.

## Planprocessen

Planarbetet bedöms kunna bedrivas med begränsat standardförfarande. Enligt plan- och bygglagen kan när planförslaget berör en åtgärd av mindre betydelse och samrådskretsen är liten standardförfarandet begränsas så att förslaget godkänns under samrådet. Det är då inte nödvändigt att genomföra en granskning av planförslaget utan detaljplanen kan antas direkt efter samrådet. Detta förutsätter dock att samtliga i samrådskretsen ska godkänna planförslaget. Det innebär att även länsstyrelsen ska godkänna förslaget, särskilt med beaktande av



ingripandegrunderna och överprövningen som regleras i PBL. Även lantmäterimyndigheten måste godkänna förslaget för att begränsat förfarande ska kunna tillämpas.

Om det bedöms nödvändigt under planarbetets gång, till exempel om samrådsförslaget inte godkänns av samrådskretsen, kan ett byte av förfarande ske till standardförfarande och därmed en granskning av planförslaget bli aktuellt.

Plankostnadsavtal ska upprättas och undertecknas av exploatören och kommunen.

Nödvändiga genomförandeavtal kommer att träffas mellan Huddinge kommun och Trafikverket i samband med detaljplanearbetet.

En preliminär tidplan är att detaljplanen kan antas under kvartal 4, 2025. Om samrådsförslaget godkänns av samrådskretsen kan ett antagande bli aktuellt tidigare än så.

En preliminär bedömning är att följande aspekter behöver utredas närmre under planarbetet:

- Dagvattenutredning/ skyfall
- Geoteknik/ markförhållanden/ markföroreningar
- Trafik/ siktförhållanden
- Buller
- Luftkvalitet
- Riskutredning med avseende på farligt gods, samt risker inom området

Enklare bedömningar rörande risk, samt naturvärden upprättas. Gestaltungs-förslag bedöms som tillräckligt underlag för att säkerställa områdets utformning.

## **Förvaltningens synpunkter**

Förvaltningens bedömning är att projektet är angeläget för att främja framkomligheten på det allmänna vägnätet. De funktioner som inryms är till sin karaktär sådana att de behöver ligga i nära anslutning till vägnätet. Förvaltningen anser även att etableringen inte innebär någon konflikt med allmänna intressen, samt att med en genomtänkt och god gestaltning av området, kan bebyggelsen utgöra ett tillskott på platsen.

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 5§ och 10-13§§ miljöbedömningsförordningen. En strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. 3 § miljöbalken behöver därmed inte genomföras för detaljplanen.

### *Avväganden avseende hållbarhet*

Trafikverket undersöker möjligheten att placera solceller på taket vilket skulle öka den ekologiska hållbarheten.



*Avväganden utifrån barnkonventionen*

Planområdet ligger vid trafikplats Lindvreten södra i Kungens kurva omgivet av stora vägar. Området bedöms inte nyttjas av barn i nuläget, detaljplanen bedöms inte ändra på detta ställningstagande.

**Ekonomiska och juridiska konsekvenser**

Ett intentionsavtal (föravtal) som reglerar marköverlåtelse, genomförandefrågor och exploateringsåtgärder ska upprättas mellan exploatören och kommunen vilket ska godkännas i samband med planuppdrag

Exploatören finansierar all byggnation inom kvartersmarken samt eventuella åtgärder på allmän plats.

Exploatören tecknar ett plankostnadsavtal med kommunen och kommer därmed svara för alla kostnader för framtagande av detaljplanen och erforderliga utredningar inom planområdet.

Camilla Broo  
Kommundirektör

Mats Hermansson  
Samhällsbyggnadsdirektör

**Beslutet ska skickas till**  
Förvaltningen