



Datum
2025-05-05

Diarienummer
KS-2025/694

Avsändare
Jonas Ellenfors
08-535 363 75
Jonas.ellenfors@huddinge.se
Kommunstyrelsens förvaltning

Detaljplan för underhållsdepå på del av Vårby gård 1:1 inom kommundel Kungens kurva - information inför samråd

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. Anläggningen föreslås inrymma 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.

Detaljplanen kommer inte negativt påverka miljökvalitetsnormerna för vatten. Inga naturvärden finns på platsen. En acceptabel bullernivå uppnås på platsen. Luftkvaliteten kommer inte att försämrats om föreslagna åtgärder utförs, miljökvalitetsnormerna för luft uppnås. Slänter och stödmurar kommer att behöva anläggas för att uppnå en relativt plan yta. Lutningar och material i slänter och övrig mark eliminerar risken för ras och skred. Markföroreningar kan inte uteslutas, på grund av närhet till trafikerad väg och närhet till brandstation. Miljöteknisk markundersökning kommer att utföras under maj. Anläggningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på landskapsbilden.

Föreslagen markanvändning inom området överensstämmer med översiktsplan 2050, och strider inte mot riksintresse för kommunikationer-väg. Kommunen gör den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan. Bedömningen har gjorts med beaktande av kriterierna i 5 § och 10–13 § miljöbedömningsförordningen.

Förvaltningens övervägande och förslag

Förvaltningens bedömning är att projektet är angeläget för att främja framkomligheten på det allmänna vägnätet. Förvaltningen anser 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.



Planarbetet bedöms kunna bedrivas med begränsat standardförfarande.

Samråd planeras ske från mitten av augusti till och med mitten av september 2025.

Beskrivning av ärendet

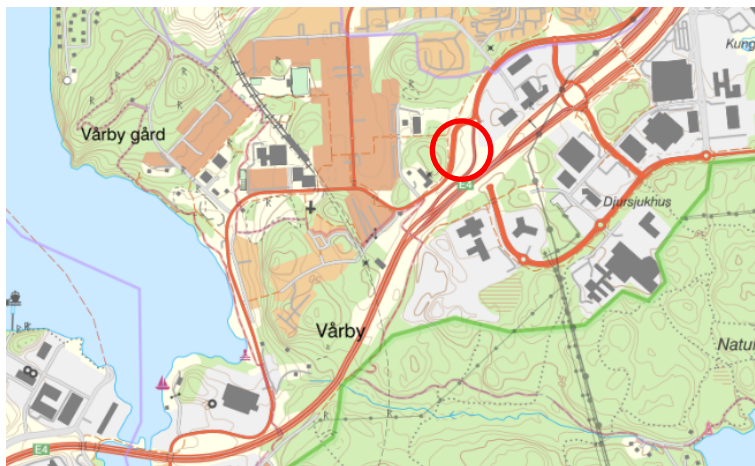
Bakgrund och syfte

Trafikverket, som är sökande i detaljplanen, vill att föreslagen underhållsdepå skall vara uppförd inför helöppnandet av Förbifart Stockholm. Detta innebära att detaljplaneprocessen behöver hanteras skyndsamt. Den 4 juni 2025 kommer kommunstyrelsen sammanträda och fatta beslut om planuppdrag för detaljplanen. Detaljplanen planerar att gå på samråd från mitten av augusti, därför informeras samhällsbyggnadsutskottet om samrådet innan sommaren och så pass nära inpå beslut om planuppdrag. Projektet överensstämmer med kommunens översiktsplan 2050 där området anges som stadsutvecklingsområde för större stadsutveckling.

Planen syftar till att möjliggöra en underhållsdepå för Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn planeras inom en del av Vårby Gård 1:1, vid trafikplats Lindvreten södra. Underhållsdepåns lokalisering är strategiskt avvägd och vald i nära anslutning till E4/E22, för att ge nödvändig service och framkomlighet på det statliga vägnätet. Den aktuella platsen är även fördelaktig, då den inte har någon funktion för allmänheten och att naturvärdena är obefintliga.

Planområdet

Planområdet utgör en del av fastigheten 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 begränsas av Vårby allé i väster, E4/E20 (Södertäljevägen) i söder, samt Kungens Kurvaleden i öster. Planområdets areal är cirka 0,7 hektar.



Figur 1- Planområdet markerat på karta med röd ring



Figur 2-Preliminärt planområde, ungefärligt markerat i rött



Figur 3-Foto över planområdet, sett norrut.

Området utgörs av en upplagsyta för byggande av förbifart Stockholm. Platsen ligger lägre än trafikplats Lindvreten södra som är under byggnad. Detta leder till slänter från Kungens Kurvaleden, mot planområdet. I anslutning mot Vårby allé är i området i samma nivå som vägen. Naturvärden saknas helt på platsen. Jordlagret är bortskalat, ingen vegetation finns och berg i dagen förekommer.

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



Figur 4- Aktuellt planområde ungefärligt avgränsat i rött.

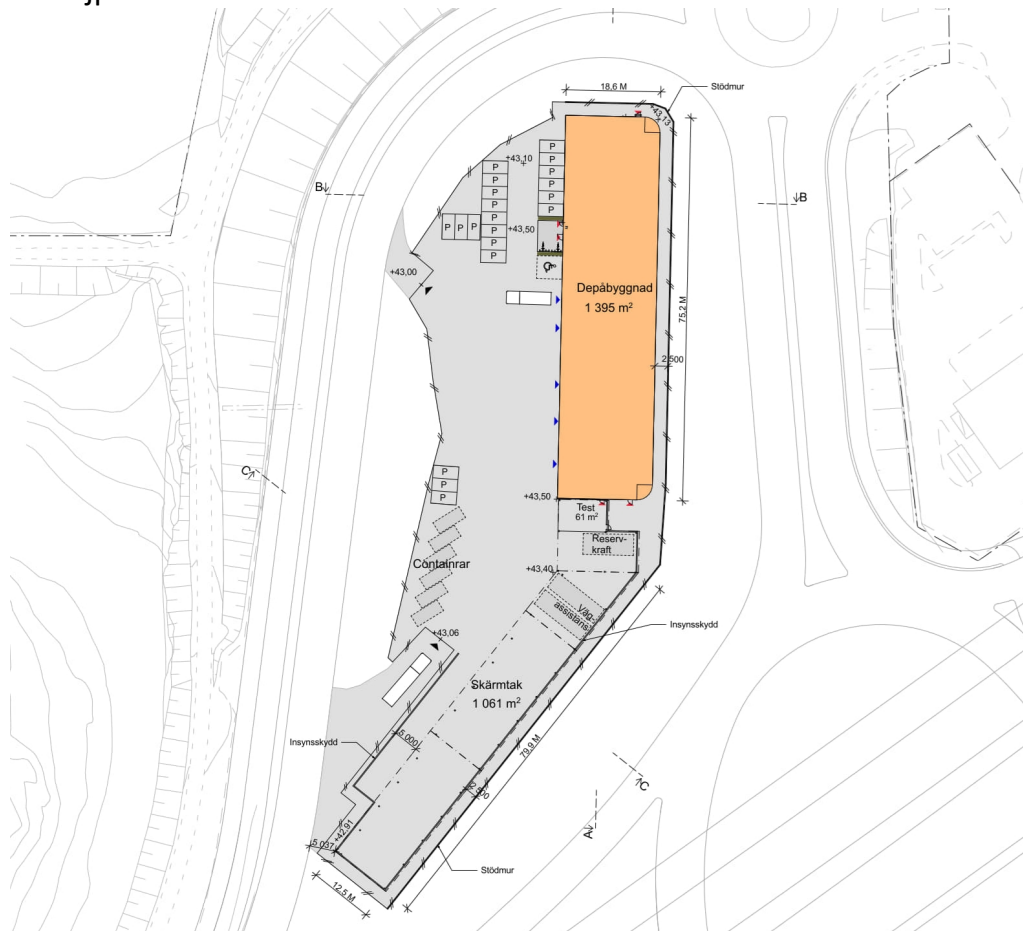
I översiktsplan 2050 anges området som stadsutvecklingsområde för större förändring. Projektet bedöms vara i överensstämmelse med översiktsplan 2050.



Figur 5 – Utsnitt ur översiktsplan 2050 med planområdet markerat.

Huddinge kommunstyrelse sammanträder den 14 maj och skall då fatta beslut gällande planbesked för detaljplanen.

Detaljplanen



Figur 6 – Situationsplan.

Planområdet nås från Vårby allé. Bebyggelsen ligger i områdets östra gräns, mot Kungens Kurvaleden och mot E4 i sydost. Framför byggnaderna, mot Vårby allé är angöringsytor, parkering och uppställningsytor. Området kommer att vara inhägnat med genomsiktligt stängsel (perimeterskydd) och med grindar vid in- och utfart.

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 7 – Vy från Vårby allé.



Figur 8 – Vy från trafikplatsen.

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 är 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 är endast 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. I anslutning till kontorsutrymmena som ligger i den norra byggnaden, förläggs merparten av bilparkeringen samt cykelparkering.

En anpassning utanför planområdet är att ett övergångsställe behöver anläggas vid den södra infarten, med koppling till den befintliga gång- och cykelbanan längs Vårby allé, så att personal som kommer gående per cykel kan nå området på ett säkert vis.

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. Ingen befintlig kulturmiljö påverkas.

Utredningar

Följande utredningar har tagits fram under planarbetet:

- Bullerutredning (Tyréns)
- Geoteknik (Tyréns)
- Miljögeoteknik (Tyréns)
- Riskutredning (Tyréns)
- Dagvattenutredning (Tyréns)
- Trafikutredning (Tyréns)
- Naturmiljö (Tyréns)
- Luftkvalitetsutredning (Tyréns)
- Belysning (Tyréns)

Buller

Den föreslagna bebyggelsen är till viss del skärmad från buller från E4. Verksamheten ger upphov till visst verksamhetsbuller. Riktvärden för verksamhetsbuller bedöms vara möjliga att uppnå, vilket leder till att störningar i omgivningen inte ökar.

Geoteknik och miljöteknik

Slänter och stödmurar kommer att behöva anläggas för att uppnå en relativt plan yta. Lutningar och material i slänter och övrig mark säkerställer att risk för ras och skred kan uteslutas. Spont kan erfordras. En mätning av förekommande markradon kommer att utföras i kommande projekteringsskede och byggnadens grundläggning anpassas till de förekommande strålningsnivåerna.

En miljögeoteknisk desktopstudie har utförts. Det tillgängliga materialet visar att markföroreningar påträffats i närheten av området, samt att platsen använts för lagring av delvis förorenade massor. En markprovtagning kommer ske under maj



2025 för att säkerställa om det finns förorenade massor eller inte, samt eventuella åtgärder.

Risk för olyckor

Planområdet ligger i närhet till E4 som är rekommenderad väg för farligt gods. Närheten till E4 utgör inte någon risk, då området är väl avskilt med ramp. Dessutom innebär verksamheten i sig att det är nödvändigt att ligga nära E4.

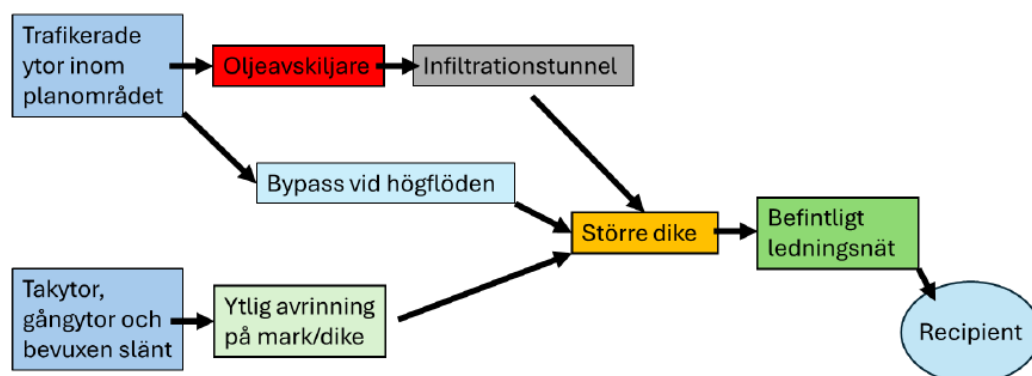
Rekommenderade åtgärder för att kunna disponera byggnader fritt inom planområdet är:

- friskluftsintag ska placeras på fasad som vetter bort från vägen
- det ska vara möjligt att utrymma bort från vägen på ett säkert sätt.
- fasader ska utföras i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI30.

Planområdet kommer att inrymma ett ställverk på 800 Ampere, ett mobilt dieselaggregat och laddstolpar. Oljeavskiljare kommer att installeras inomhus och utomhus. Erforderlig elsäkerhet, samt säkerhet rörande dieselaggregatet kommer att iakttas.

Dagvattenutredning

Eftersom planområdet till största del består av grus med enstaka gröna inslag, så kommer exploateringen att medföra att det beräknade dimensionerande flödet öka efter planerad bebyggelse. Grundprincipen är att dagvatten ska fördröjas och renas. För att säkerställa att skyfallsvatten inte skadar anläggningar ska dagvattenanläggningar förses med en bräddfunktion och marken höjdsättas så att dagvattnet rinner bort från byggnader. Dagvatten från de hårdgjorda ytorna avleds via brunnar, dagvattenledningar och oljeavskiljare till underjordiska infiltrationstunnlar för rening av dagvatten. Utöver oljeavskiljning sker rening av dagvatten i infiltrationstunnlar genom att dagvatten tillåts filtrera genom markprofilen.



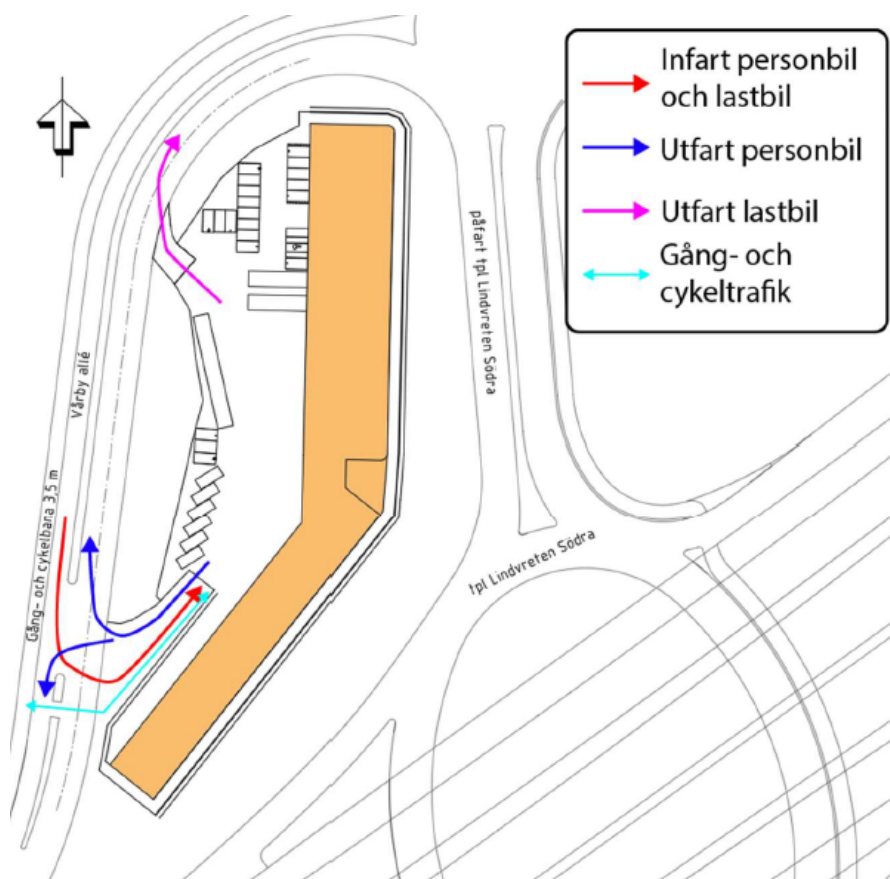
Figur 9 - Systematiskt förslag på dagvattenhantering inom utredningsområdet

Föreslagen dagvattenlösning kommer att kunna rena dagvattnet för att inte påverka recipientens (Mälaren – Rödstensfjärden) möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer. Kvartersmarken ingår i verksamhetsområde för dagvatten, VA-huvudmannen säkerställer att dagvatten från kvarteret kan anslutas 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.

Trafik

Planområdet föreslås angöras från Vårby allé via en in- och utfart i dess sydvästra del, samt via en utfart för lastbilar i dess nordvästra. Gång- och cykeltrafik föreslås nå tomten via övergångsställe/gångpassage söder om infarten.



Figur 10 – Princip för trafikförsörjning till planområdet

En följdfeffekt av detaljplanens genomförande kommer vara att hastigheten på Vårby allé, som är en kommunal gata, förelås sänkas från 60 km/h till 40 km/h. Detta för att klara Huddinge kommuns riktlinjer gällande siktsträcka för buss. Det är även fördelaktigt ur en trafiksäkerhetsaspekt då sträckan kommer få tillkommande in- och utfarter samt övergångsställe. I norrgående riktning är det dessutom inte önskvärt att förare accelererar upp till 60 km/h inför en kurva som inte är dimensionerad för den hastigheten.

Naturvärden

De senaste åren har området använts som upplagsyta, kopplat till bygget av Förbifart Stockholm. Det finns inga naturmiljöer eller naturvärden att notera inom planområdet. Planområdet är kraftigt påverkat av trafikbuller, och tydligt präglad av omgivande infrastruktur. Det finns inga registrerade artfynd inom planområdet. Planområdet saknar helt sociala och rekreativa värden.



Luftkvalitet

Varken PM10 eller NO₂-koncentrationerna överskrider de nuvarande miljökvalitetsnormerna, dock är NO₂ halten nära gränsvärdena. Med de nya riktlinjer som träder i kraft 2030, beräknas PM10-koncentrationerna överskrida gränsvärden som dygnsmedelvärden och tangerar gränsvärden som årsmedelvärde. NO₂-koncentrationerna riskerar att överskrida gränsvärden som årsmedelvärde men förväntas att klara miljökvalitetsnormer (MKN) som dygnsmedelvärde.

För att minska risken att MKN för PM10 överskrids, föreslås att en vägg byggs längs baksidan av skärmtaket, mot trafiken. Friskluftsintag på byggnader bör placeras antingen på taket eller högt på fasaden.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

I enlighet med 6 kap. 7§ miljöbalken ska kommunen fatta ett särskilt beslut om planen kan medföra betydande miljöpåverkan eller ej. En undersökning om detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan har gjorts enligt 6 kap. 5–6 §§ miljöbalken.

Kommunen bedömer sammantaget att genomförandet av detaljplanen inte medför en betydande miljöpåverkan. Enligt 6 kap. 3§ miljöbalken behöver därför en strategisk miljöbedömning inte genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning inte upprättas.

Genomförande

Genomförandetiden är 5 år.

Förvaltningens övervägande

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.

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 inom detaljplanen. Förvaltningen gör den sammanvägda bedömningen att detaljplanen inte bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan.

Samråd planeras ske från mitten av augusti till och med mitten av september 2025.

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.

Avväganden avseende hållbarhet

Trafikverket undersöker möjligheten att placera solceller på taket vilket skulle öka den ekologiska hållbarheten. Området bedöms inte nyttjas av äldre i nuläget, detaljplanen bedöms inte ändra på detta ställningstagande.

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 konsekvenser

Detaljplanen innebär mindre ekonomiska konsekvenser för kommunen. Kommunen får en intäkt i samband med markförsäljning för viss yta till anläggningen. Planarbetet bekostas via ett plankostnadsavtal, där exploatören står för alla kostnader kopplade till planarbetet.

Projektet bedöms således att bidra till ett positivt exploateringsnetto.

Jonas Ellenfors

Planarkitekt