



# Planbeskrivning

Detaljplan för underhållsdepå på del av Vårby gård 1:1 inom kommundel  
Kungens kurva



## Samrådshandling

Kommunstyrelsens förvaltning, 2025-08-20  
Samhällsbyggnadsavdelningen  
KS-2025/694

## Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2025-08-20
- Plankarta med bestämmelser, 2025-08-20

Följande tekniska utredningar har tagits fram som underlag för detaljplanen. Samtliga utredningar är utförda av Tyréns AB, där inget annat anges.

- PM Belysning, 2025-06-09
- Vårby gård 1:1, bullerutredning för detaljplan, 2025-06-09
- PM geoteknik, 2025-06-09
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Vårby 1:1, 2025-06-09
- PM risk, 2025-06-09
- Dagvattenutredning detaljplan Vårby gård 1:1, 2025-06-09
- PM trafik- Detaljplan för underhållsdepå på del av Vårby gård 1:1 inom kommundel Vårby, 2025-06-09
- PM naturmiljö byggnation av underhållsdepå för förbifart Stockholm och tvärförbindelse Södertörn på Vårby gård 1:1, informationshandling 2025-06-09
- Luftkvalitetsutredning, 2025-06-09
- Redovisning av grundvattennivåer, 2025-06-09

Höjd- och avvattningsplan, Tyréns 2025-06-10 utgör underlag för höjdsättningen.

Till detaljplanen hör även Undersökning om betydande miljöpåverkan (UBMP), daterad 2025-04-28

# Innehåll

<b>Sammanfattning.....</b>	<b>4</b>
<b>Detaljplan.....</b>	<b>5</b>
Detaljplanens syfte.....	5
Plandata.....	5
<b>Beskrivning av detaljplanen.....</b>	<b>7</b>
Områdets disponering och funktion.....	7
Ärendeinformation.....	11
Motiv till detaljplanens regleringar.....	12
Allmän plats.....	12
Kvartersmark.....	12
<b>Genomförandefrågor.....</b>	<b>15</b>
Organisatoriska frågor.....	15
Fastighetsrättsliga frågor.....	16
Ekonomiska frågor.....	17
Trafikverket ska förvärva kommunens mark som i den nya detaljplanen läggs ut som kvartersmark. Ersättning för kommunens mark bestäms i mark- och genomförandeaftalet.....	18
Tekniska frågor.....	18
<b>Planeringsunderlag.....</b>	<b>19</b>
Kommunala.....	19
Regionala.....	19
Utredningar.....	19
<b>Planeringsförutsättningar.....</b>	<b>20</b>
Tidigare ställningstaganden.....	20
Övriga förutsättningar.....	22
<b>Förändringar och konsekvenser.....</b>	<b>31</b>
<b>Administrativa frågor.....</b>	<b>43</b>

Detaljplan för underhållsdepå på del av Vårby gård 1:1 inom  
kommundel Kungens kurva

Begränsat standardförfarande (PBL 2010:900 med dess lydelse efter  
2015-01-02)

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen på  
kommunstyrelsens förvaltning i samarbete med Tyréns AB och  
Trafikverket.

Projektgrupp

Jonas Ellenfors, Plan/SBA, Jelena Marsh Plan/SBA, Fanny Smått  
Hellström, Mex/SBA, Andrija Ilic, ToL/SBA

:1 inom kommundel Kungens kurva

3 (46)

## Sammanfattning

En underhållsdepå för Trafikverkets vägprojekt E4 Förbifart Stockholm och väg 259 Tvärförbindelse Södertörn planeras inom 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 Förbifarten. Underhållsdepås lokalisering är strategiskt avvägd och vald för att ge nödvändig service och framkomlighet på det statliga vägnätet. Lokaliseringen är även fördelaktig, då platsen inte har någon funktion för allmänheten i nuläget.

Bebyggelsen består av en depåbyggnad med en reglerad höjd som motsvarar 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. Anläggningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på landskapsbilden. Naturvärden saknas. Aspekter som buller, luftkvalitet, geoteknik, siktförhållanden, dagvatten/skyfallshantering, potentiella markföroreningar, samt risk och säkerhet har hanterats i samband med planarbetet.

Föreslagen markanvändning överensstämmer med översiktsplan 2050. Markanvändningen strider inte mot riksintresse för kommunikationer-väg, eller mot riksintresse för totalförsvarets civila anläggningar.

Det bedöms att ett genomförande av detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan. För upprättande av detaljplanen behöver därför inte en strategisk miljöbedömning göras.

Detaljplanen beräknas antas kvartal 1 2026.

Ansvars- och kostnadsfördelning regleras i tillhörande Mark- och genomförandavtal.



## Detaljplan

### Detaljplanens syfte

Planens syfte är att möjliggöra för 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.

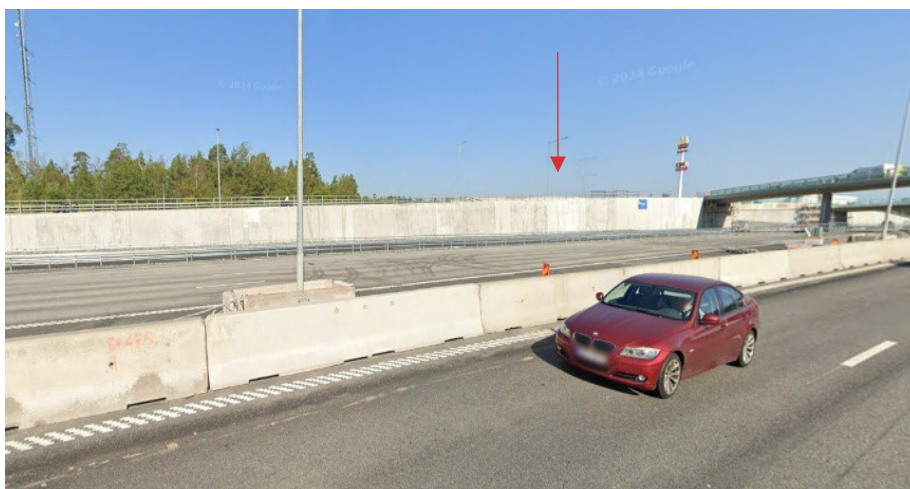
Området planeras att inrymma en depåbyggnad med en reglerad höjd som motsvarar två plan, innehållande kontor, lager, tvätthall, verkstad och teknikutrymmen, samt ett skärmtak för vägassistans, uppställning av reservkraftaggregat och lager. Ett 10-tal arbetsplatser beräknas inrymmas. Angörings- och navigeringsytor, ytor för dagvattenhantering och uppställning av containrar, samt parkering planeras i anslutning till byggnaderna. In- och utfart sker från Vårby Allé. Området kommer att vara inhägnat.

### Plandata

Planområdet utgör en del av fastigheten Vårby gård 1:1 som ägs av Huddinge kommun. I närheten ligger fastigheterna Kungens kurva 1:1, Kolartorp 1:2, Mogården 3, Furugården 3 och 4, samt Lönngården 1 och 6.

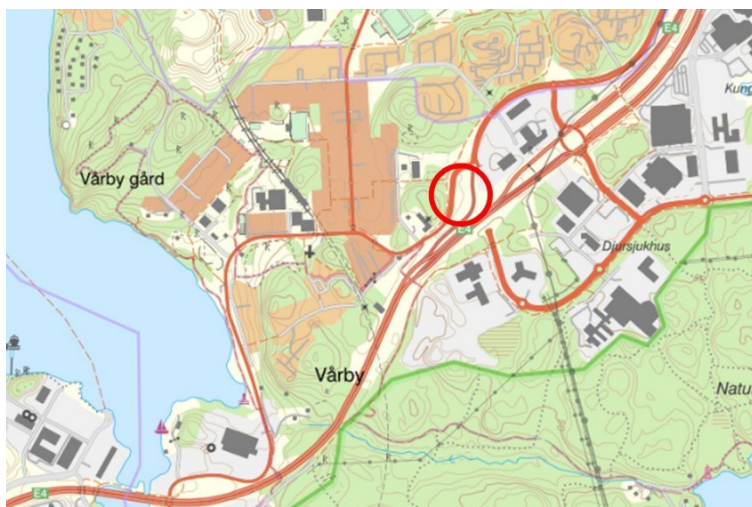
Planområdet är beläget norr om E4/E20, vid trafikplats Lindvreten södra i Kungens kurva. Området kringgärdas helt av vägar och begränsas av Vårby allé i väster, E4/E20 (Södertäljevägen) i söder, samt Kungens Kurvaleden i öster. Området nyttjas som upplagsyta i samband med arbetet med Förbifart Stockholm (2025). Jordlagret är helt bortskalat, vegetation saknas och berg i dagen förekommer. Området ligger delvis betydligt lägre än omgivande vägar.

Planområdets areal är cirka 1,1 hektar, varav kvartersmarken utgör cirka 0,7 hektar. Avgränsningen innebär att allmän platsmark-gata, fram till omgivande vägar, är inkluderat i planområdet.



*Foto från E4 norrut, som visar att en påfartsramp skärmar av planområdet från E4.*





*Planområdet markerat på karta med röd ring.*



*Planområdets avgränsning vid trafikplats Lindvreten södra. Området inom plangränsen som är rödtonat, avser kvartersmark och området utanför är gatumark.*

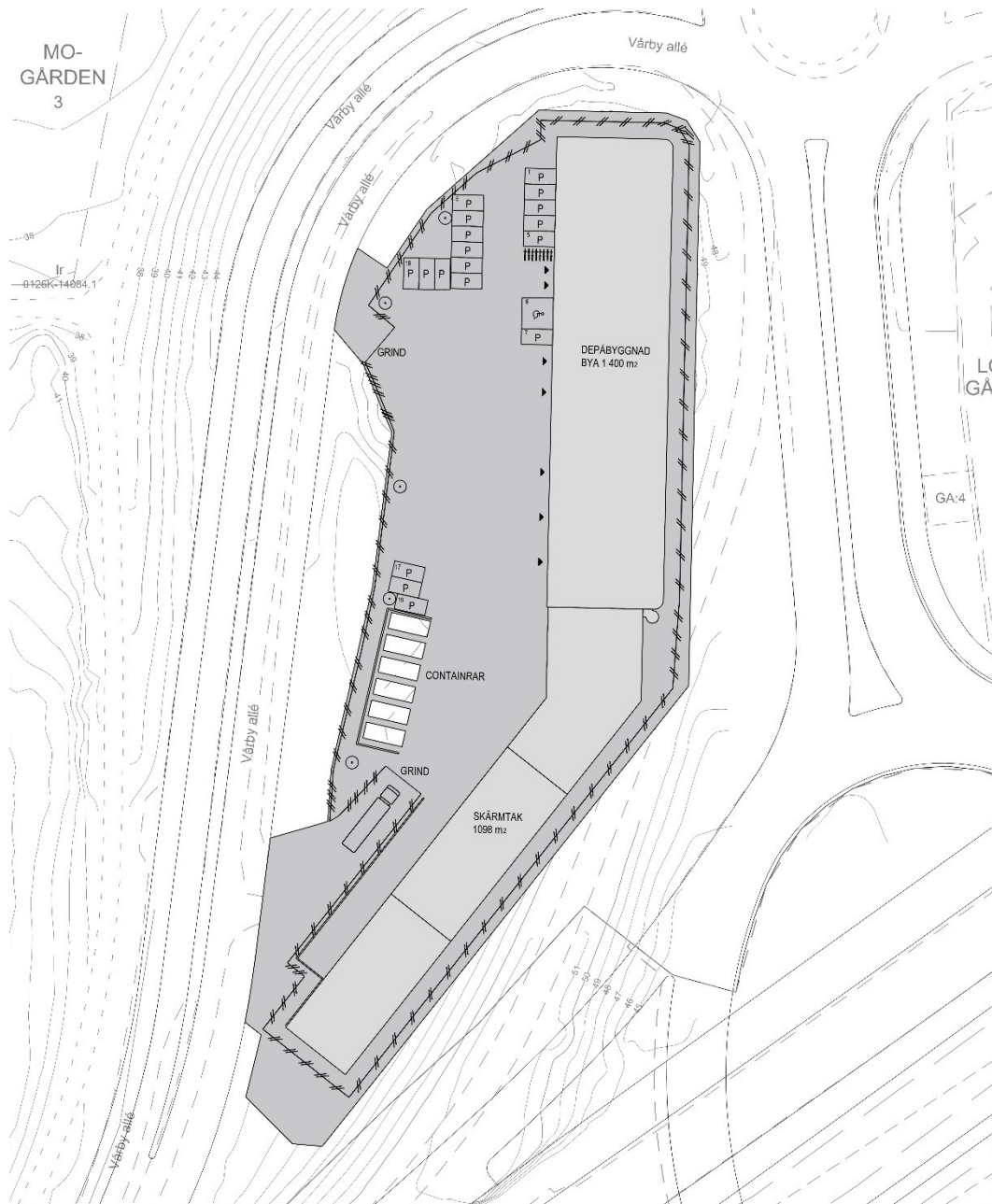


*Planområdet sett norrut.*

## Beskrivning av detaljplanen

### Områdets disponering och funktion

Föreslagen markanvändning inom kvartersmarken är en underhållsdepå för Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn, som inrymmer funktioner för service och framkomlighet på E4/E22. Området kommer att vara inhägnat och endast tillgängligt för behöriga. Depån omges av mark som har en funktion för dagvattenhanteringen från trafikytorna, i anslutning till kvartersmarken.



*Situationsplan över området.*

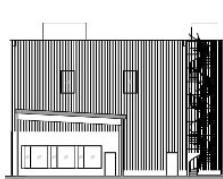
Depån nås från Vårby allé, som planområdet även ligger i nivå med. Bebyggelsen ligger i områdets östra gräns, mot Kungens Kurvaleden och mot E4 i sydost.

Framför byggnaderna, mot Vårby allé är angöringsytor, parkering och uppställningsytor. Planområdet är i stort sett plant och ligger lägre än intilliggande trafikplats, vilket leder till stödmurar i slänten mot trafikplatsen i öster och sydost. Området är planerat så att en säker arbetsmiljö uppnås, trots det utsatta läget i en hård trafikmiljö.

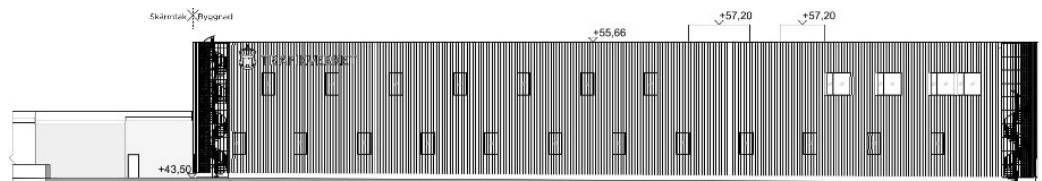
### Bebyggelse

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. Den nordliga byggnaden planeras att uppföras 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 beräknas inrymma ett 10-tal arbetsplatser.

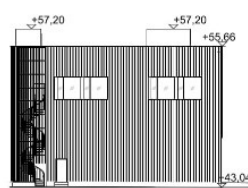
Byggnadernas gestaltning föreslås bygga på enkla och robusta principer som är anpassade till platsens förutsättningar i en mycket trafikerad miljö. Byggnaderna har flacka tak och depåns tak föreslås vara växtbeklätt för att utgöra ett led i dagvattenhanteringen. Skärmtaket har en tät vägg mot trafikplatsen, som förutom att det utgör ett insynsskydd, även medför positiva effekter för buller och luftkvalitet inom området. Depåbyggnad och skärmtak ska placeras så att utrymmet bakom byggnaderna, mot slänten är möjligt för service och utrymning.



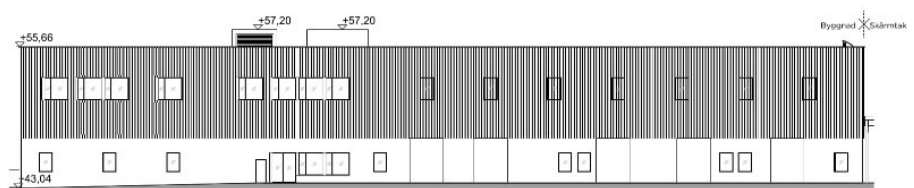
Fasad mot söder  
1:200



Fasad mot öster  
1:200



Fasad mot norr  
1:200

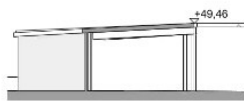


Fasad mot väster  
1:200

*Gestaltningsförslag depåbyggnad (Onark).*

*Gestaltningsförslag skärmtak (Onark).*

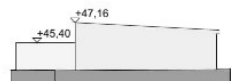




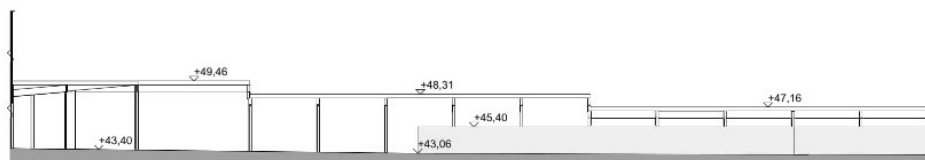
Skärmtak mot nordost  
1:200



Skärmtak mot sydost  
1:200



Skärmtak mot sydväst  
1:200



Skärmtak mot nordväst  
1:200

### *Angöring och parkering*

In- och utfart till området är längs Vårby allé, och är separerade, så att infart för personbil och lastbil är södra delen och utfart för lastbil är i norr. Utfart för personbil är tillåten vid den södra angöringen. Denna lösning ger ett bättre flöde, än om all in- och utfart är i samma läge. Området kommer att vara inhägnat med genomsiktligt stängsel och med grindar vid in- och utfart (perimeterskydd). Grindarna vid infarten till området är indragna för att inte förhindra trafiken på Vårby allé.

Inom området föreslås en yta för angöring till byggnader och parkering, samt en uppställningsyta för containrar som är inhägnad med plank på tre sidor. Tillräckliga ytor för omlastning via truck tillgodoses framför byggnaderna. 19 parkeringar planeras för personbil inom området. Merparten av parkeringen förläggs i norra delen av området, i anslutning till depåbyggnaden. Cykelparkering under tak planeras i anslutning till personalentrén.

### *Övriga friytor*

Ytor för dagvattenhantering planeras i den sydligaste delen av planområdet, där en stenkista föreslås inrymmas. Angöring till platsen kommer att vara direkt från Vårby allé.

De hårdgjorda ytorna är generellt begränsade så långt det är möjligt, med hänsyn tagen till verksamhetens behov.

### *Landskapsbild/stadsbild*

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.



*Illustrerad bild som visar hur byggnaderna kan komma att upplevas från Vårby allé, väster ifrån (illustration: Onark).*



*Illustrerad bild som visar hur byggnaderna kan komma att upplevas från Kungens Kurvaleden. Tvåvåningsbyggnaden framstår som den är i ett plan, genom att den ligger på en lägre nivå än vägen (illustration: Onark).*

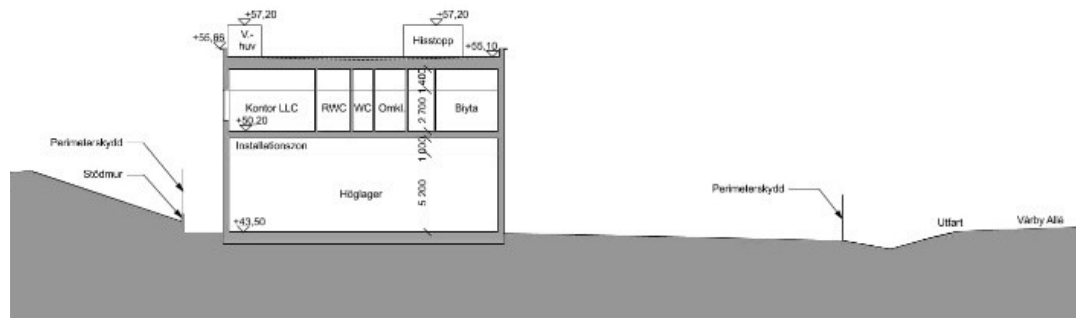


*Gestaltningförslag, vy från Skärholmsvägen, norrifrån (illustration: Onark).*



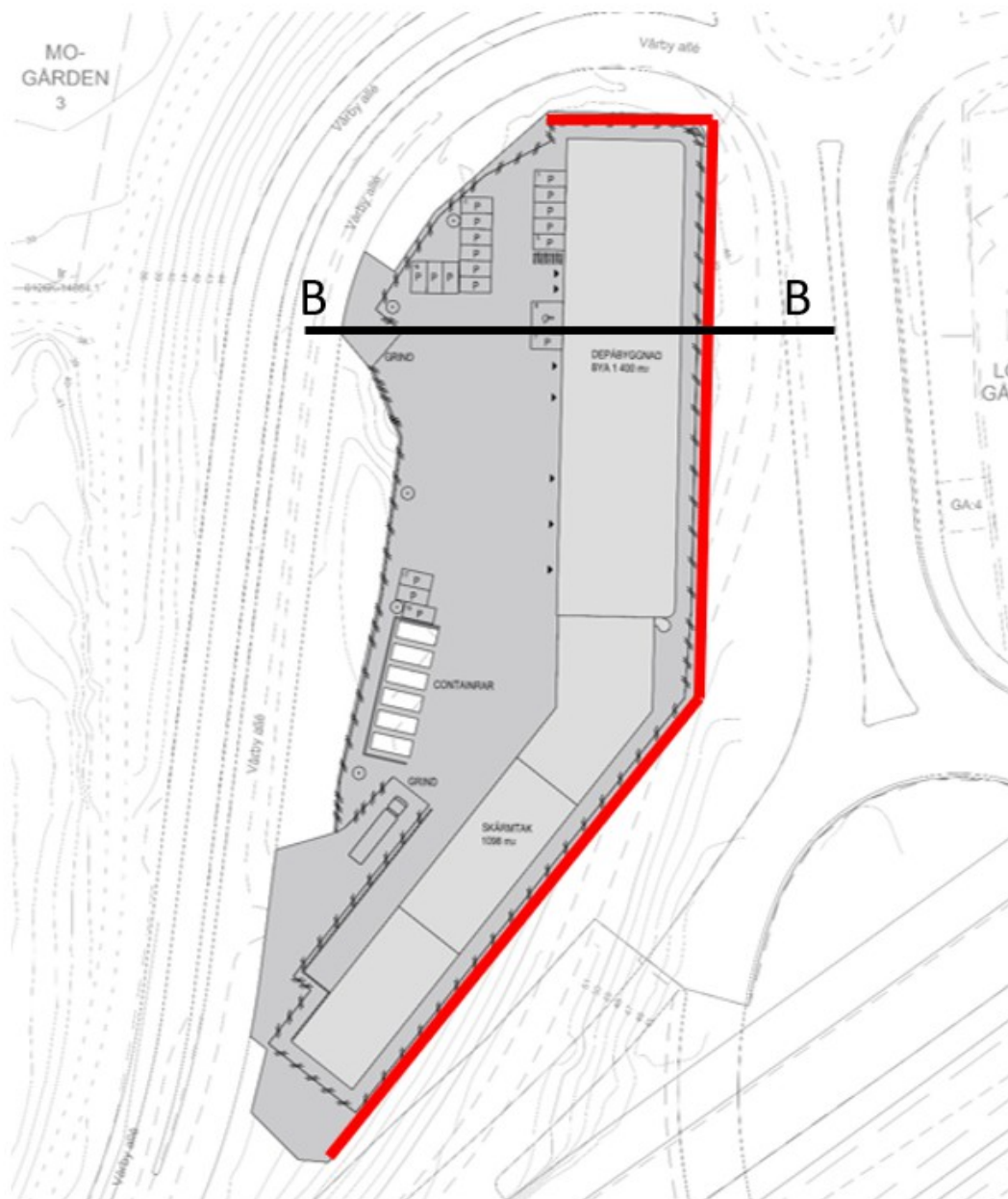
### *Anpassning av allmän platsmark inom planområdet*

Planområdet ligger delvis lägre än intilliggande trafikplats. Nivåskillnaden varierar från cirka 3 meter till 7 meter, vilket leder till att stödmurar behöver uppföras i fastighetsgräns mot trafikplatsen, inom fastigheten. Lutningen på slänterna från trafikplatsen kommer att ha en lutning på 1:2 till 1:3. Ett avskärande dike planeras att anläggas mot fastighetsgränsen för avledning av dagvatten. Mot Vårby allé ligger planområdet på i stort sett samma nivå som gatan.



Sektion B-B  
1:200

*Sektion som visar perimeterskydd och stödmurar (illustration: Onark).*



*Vid rödmarkerad gräns kommer det anläggas stödmurar. Visar sektion B-B.*

Mot Vårby allé är ett område med funktion för dagvattenhanteringen, där ett dike föreslås anläggas. Under Vårby allé finns en kulvert för avledning av dagvatten i detta läge, som kommer att utnyttjas för avvattningen av området. Stödmur behöver anläggas i fastighetsgränsen, inom fastigheten, på grund av nivåskillnaden mot kulvertanslutningen.

Endast plantering av lägre buskar inom den allmänna platsmarken är möjlig på grund av de siktkrav som ställs på grund av trafiksäkerhet, och måste även samordnas med dagvattenhanteringen.



#### *Anpassningar i anslutning till planområdet*

Vid infarten till området föreslås ett övergångsställe med koppling till den befintliga gång- och cykelbanan längs Vårby allé, så att personal som kommer gående eller per cykel kan nå området på ett säkert vis. Antal körfält på Vårby allé planeras att minskas till ett, på sträckan där övergångsställe planeras, samt vid in- och utfart. Arbetet med att minska ned antalet körfält på Vårby allé genomförs av Trafikverket i samband med tvärförbindelsen.

## Ärendeinformation

### Planförfarande

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med begränsat standardförfarande. Om det bedöms nödvändigt under planarbetets gång kan byte av förfarande ske till standardförfarande enligt PBL 2010:900.

#### Standardförfarande



#### Begränsat förfarande



*De olika momenten i planprocessen vid standardförfarande respektive begränsat förfarande.*

### Tidsplan

Preliminär tidsplan för detaljplanen är enligt nedan. Förändringar kan ske till följd av ändrat förfarande eller andra faktorer som påverkar processen.

Samråd augusti-september 2025

Antagande kvartal 1 2026

### Genomförandetid

Detaljplanens genomförandetid är 5 år från den dag detaljplanen får laga kraft.

### Huvudmannaskap

Huddinge kommun är huvudman för allmän plats.

## **Motiv till detaljplanens regleringar**

### **Allmän plats**

#### **Användningsbestämmelser**

##### *GATA - Gata*

Användningen Gata omfattar marken som omger depån i (tidigare) gällande detaljplan, då benämnd gatuplantering. I användningen ingår komplement som behövs för vägens funktion som trafikanordningar, planteringar, gräsytor, snöupplag, med mera. Eftersom en del schaktning måste utföras för att möjliggöra depån, samt att dagvattenavrinningen måste säkerställas inom allmänna platsmarken, har den omgivande marken planlagts som gata, så att nödvändiga anpassningar kan göras.

#### **Egenskapsbestämmelser**

##### *Utformning av allmän plats*

dike<sub>1</sub> – Dagvattendike

Bestämmelsen säkerställer och tydliggör att den allmänna platsmarken ska avvattnas via öppna diken inom området mot Vårby allé.

slänt, dike<sub>1</sub> – Slänt, dagvattendike

Bestämmelsen tydliggör egenskaperna för den övriga gatumarken, där slänter ner mot depåområdet behöver anpassas, samt att dagvattendike behöver anläggas mot fastighetsgränsen.

### **Kvartersmark**

#### **Användningsbestämmelser**

##### *Depå (T<sub>1</sub>)*

Användningen T<sub>1</sub>- Depå är en precisering av användningen T- Trafik, och beskrivs som anordning/anläggning som stadigvarande behövs för förbifartens/vägens bestånd, drift eller brukande. Inom användningen ryms maskinhallar, verkstäder och uppställning för arbetsfordon. Vidare inräknas de personalutrymmen och kontor med mera som kompletterar depåverksamheten. Angörings- och navigeringsytor, ytor för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) och uppställning av containrar, samt verksamhetens parkeringsbehov inryms inom användningsområdet.

#### **Egenskapsbestämmelser**

##### *Utnyttjandegrad*

Generell bestämmelse - Största byggnadsarea är 2900 kvadratmeter.

Bestämmelsen avspeglar byggnaderna enligt illustrationsplanen och syftar till att möjliggöra de byggnader och byggnadsverk som är nödvändiga för verksamheten, inom användningsområdet för depå, samtidigt som att byggrätten balanseras mot nödvändiga friytor.

### *Begränsning av markens utnyttjande*

Punktraster med prickar (så kallad prickmark) - marken får inte förses med byggnad.

Punktrastret omfattar område mellan byggnader och fastighetsgräns i öster och sydost, mot slänten, samt område för stenkista i söder. Förutom att området bakom byggnaderna ska vara tillgängligt för utrymning och service, är avsikten att en stödmur ska uppföras mot slänten, samt att ett stängsel (perimeterskydd) uppförs på stödmuren. Området för stenkistan ska lämnas obebyggt.

### *Höjd på byggnadsverk*

$h_1$  - Högsta totalhöjd är 16,0 meter.

$h_2$  - Högstanockhöjd är 14,0 meter.

$h_3$  - Högsta totalhöjd är 8,0 meter.

Syftet med  $h_1$  och  $h_2$  är att möjliggöra en byggnad i två våningar. Högsta totalhöjd enligt  $h_1$ , inkluderar alla installationer som sticker upp ovanför konstruktionen, som ventilation, hisschakt och dylikt. Högsta nockhöjd enligt  $h_2$ , avser takkonstruktionens ovansida. För skärmtaket gäller en totalhöjd enligt  $h_3$ , som även gäller inom angöringsytan för att möjliggöra eventuella skärmtak och dylikt. Höjderna är beräknade så att växtbekladda tak möjliggörs.

### *Markens anordnande och vegetation*

+0,0 - Markens höjd över angivet nollplan.

Bestämmelsen säkerställer föreskriven markhöjd inom kvartersmarken, så att godtagbara lutningar uppnås inom angöringsytan med avseende på dagvattenavrinning och de funktioner som inryms på platsen.

### *Markreservat för allmännyttiga ändamål*

$u_1$  - Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Bestämmelsen säkerställer att dagvatten från allmän plats kan ledas via trumma, under den södra och norra angöringen, till trumma för avledning av dagvatten, under Vårby allé.

### *Utformning*

$f_1$  - Höjd på stängsel ska anpassas så att sikt på Vårby allé inte förhindras.

Bestämmelsen styr läget för, och höjden på det perimeterskydd som planeras i den norra gränsen mot Vårby allé. Exakt höjd varierar på grund av att sikten förändras längs sträckan, och kan inte anges med ett exakt mått. Ungefärlig höjd är 2,7 meter.

### *Utförande*

$b_1$  - Tak ska huvudsakligen vara växtbeklätt.

Bestämmelsen innebär att depåbyggnadens tak ska utformas som ett huvudsakligen växtbeklätt (så kallat grönt tak), som har en funktion för dagvattenhanteringen inom depån.



*Skydd mot störningar*

$m_1$  - Friskluftsintag ska placeras på tak eller minst 9 meter över mark på fasad mot väster.

Bestämmelsen säkerställer placering av friskluftsintag, på en höjd över mark där luftkvaliteten är tillräckligt god.

$m_2$  - Byggnad ska förses med vägg i fasad mot sydost och sydväst.

Bestämmelsen innebär att skärmtaket måste ha en vägg mot trafikplatsen, då det är nödvändigt på grund av i första hand krav på luftkvalitet.

## Genomförandefrågor

Genomförandebeskrivningen ska svara på frågorna när, hur och av vem, hur mycket kostar det och vem betalar för att planens olika moment ska kunna genomföras. Den ska framför allt ange de medel som krävs för att genomföra planen.

### Organisatoriska frågor

#### *Huvudmannaskap för allmän plats*

Huddinge kommun är huvudman för allmän plats.

#### *Dagvatten*

Planområdet ligger inom Stockholm Vatten och Avfall AB's (SVOA) verksamhetsområde för dagvatten. Ansökan om servisanmälan är gjord.

#### *Vatten och avlopp*

Planområdet ligger inom Stockholm Vatten och Avfall AB's verksamhetsområde för vatten och avlopp.

#### *Elförsörjning*

Vattenfall är huvudman för elnätet i området.

#### *Fiber*

Tele 2 och Skanova har ledningar i området. Ellevio har ledningar på något längre avstånd.

#### *Energiförsörjning*

Södertörns Fjärrvärme AB är distributör av fjärrvärme. Området är inte anslutet till fjärrvärmenätet.

#### *Brandvatten*

Stockholm Vatten och Avfall AB ansvarar för brandvattennätet.

#### *Avtal*

Plankostnadsavtal samt markanvisningsavtal har träffats mellan Trafikverket och Huddinge kommun.

I samband med antagandet av detaljplanen kommer kommunen och Trafikverket att teckna ett mark- och genomförandeavtal vilket ersätter markanvisningsavtalet. Mark- och genomförandeavtalet beskriver frågor om ansvars- och kostnadsfördelning samt andra genomförandefrågor.

#### *Tidplan*

Detaljplanen beräknas antas kvartal 1 2026.

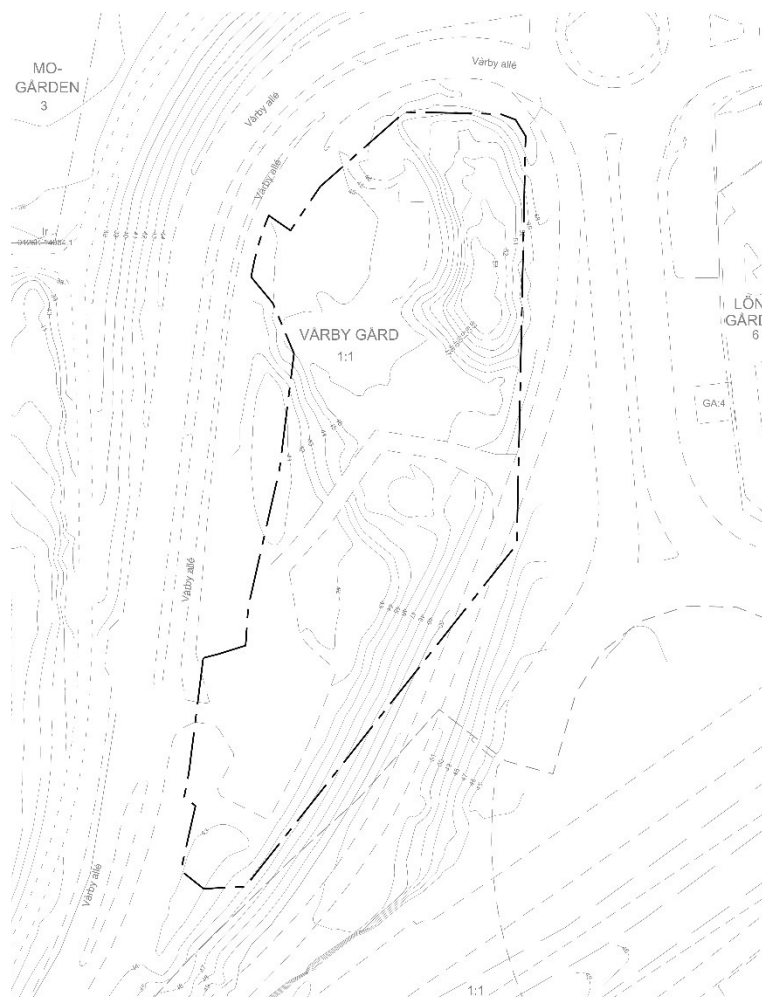


## Fastighetsrättsliga frågor

### Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsfrågor handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten i Huddinge kommun.

Del av Vårby gård 1:1 ägs av Huddinge kommun. Planområdet har en area på 7100 kvadratmeter. Avsikten är att reglera området till Trafikverkets fastighet Kungens kurva 1:2, alternativt stycka av till en egen fastighet. Ett stängsel (perimeterskydd) ska uppföras innanför fastighetsgränsen. Avståndet mellan perimeterskydd och fastighetsgräns är i huvudsak 0,5 meter på planmark, respektive cirka 1,5 meter där perimeterskyddet är förankrat på stödmuren.



*Illustrationen visar den tänkta fastigheten för depån.*

### Ledningsrätt

Bildande av och ändring av ledningsrätter handläggs av den kommunala lantmäterimyndigheten i Huddinge kommun.

Ledningsrätt behöver bildas för att säkerställa att den allmännyttiga dagvattenledning som är nödvändig för att avvattning av den allmänna platsmarken kan anläggas. Ledningsrätten berör kvartersmarken för in- och utfart

till området och området är markerat med  $u_1$  på plankartan, markreservat för allmänna underjordiska ledningar.

## **Ekonomiska frågor**

### **Kommunalekonomiska konsekvenser**

Kommunen kommer att få en intäkt för markförsäljningen avseende den delen av fastigheten Vårby gård 1:1 som ska överföras till exploatörens fastighet.

Kostnader för anpassning av allmän plats regleras i avtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket, se rubrik *Avtal*.

### *Drift- och gatuunderhåll*

Allmän platsmark minskar i omfattning i och med att mark planläggs som kvartersmark. Detta leder till minskade kommunala kostnader.

### **Kostnader för fastighetsägaren**

Kostnader för anpassning av allmän plats regleras i avtal mellan Huddinge kommun och Trafikverket, se rubrik *Avtal*.

### *Planavgift*

Ett plankostnadsavtal är upprättat mellan Huddinge kommun och Trafikverket. Avtalet anger att exploatören och fastighetsägarna ska betala för planarbetet i enlighet med kommunens plan- och bygglovstaxa. Någon planavgift för detaljplanen kommer därför inte att tas ut i samband med bygglov.

### *Bygglövsavgift*

Kommunen tar ut avgifter för bygglov och anmälan enligt kommunens bygglovstaxa.

### *Vatten och avlopp*

Anslutning till det allmänna vatten- och avloppsledningsnätet sker enligt Stockholm Vatten och Avfall AB's gällande taxa. Avgiften utgörs av en anläggningsavgift (engångsavgift) och bruksavgift (periodisk avgift). Anläggningsavgiften kan enligt VA-lagen debiteras när Stockholm Vatten och Avfall AB har upprättat och anvisat förbindelsepunkten där fastigheten ska anslutas till de allmänna ledningarna.

### *El och tele med mera*

Fastighetsägaren betalar anslutningsavgifter för el, tele, fjärrvärme, bredband med mera och ansvarar för att kontakta respektive ledningshavare för anslutning.

### *Fastighetsbildning*

Kostnader för lantmäteriförrättning kopplade till ny- och ombildning av del av fastigheten Vårby gård 1:1, genom fastighetsreglering eller avstyckning, belastar Trafikverket.

### *Ledningsrätt*

Trafikverket betalar förrättningskostnad för den lantmäteriförrättning som avser dagvattenledning inom u-område.





### *Marköverlåtelse*

Trafikverket ska förvärva kommunens mark som i den nya detaljplanen läggs ut som kvartersmark. Ersättning för kommunens mark bestäms i mark- och genomförandeavtalet.

### **Tekniska frågor**

#### *Utbyggnad av allmän plats inom planområdet*

Allmän platsmark-gata ingår i planområdet, mellan depån och omgivande vägar. På så vis är anpassningen av allmän plats till depåns höjdsättning i detaljplanen inkluderad i detaljplanen, samt att dagvattenavrinningen från gatumarken tydliggörs, så att den inte påverkar kvartersmarken.

#### *Utbyggnad av allmän plats utanför planområdet*

Ett övergångsställe ska anläggas över Vårby allé, för att säkerställa en säker koppling för gående och cyklister till planområdet. Antal körfält på Vårby allé föreslås minskas från två till ett, på sträckan där övergångsställe planeras och fram till den norra in- och utfarten.

#### *Dagvatten*

En trumma för avledning av dagvatten finns under Vårby allé, dit dagvattnet från planområdet leds. Se vidare i avsnitt *Planeringsförutsättningar* respektive *Förändringar och konsekvenser*, där föreslagen dagvattenhantering redovisas mer ingående.

#### *Vatten och avlopp*

Ledningar för vatten och avlopp finns söder om fastigheten Mogården 3. Anslutningspunkt för vatten och avlopp planeras i den norra delen av planområdet.

#### *Brandvatten*

Befintliga brandvattenposter är på för långt avstånd från planområdet, för att kunna nyttjas. Två brandposter planeras vid Vårby allé, i anslutning till planområdet, för att säkerställa brandvattenförsörjningen. Placering ska samordnas med Södertörns brandförsvarsförbund (SBFF).

#### *Elförsörjning*

Området kommer att anslutas till elnätet. En transformator på 800 Ampere planeras att installeras i depåbyggnaden för att säkerställa verksamhetens elbehov.

#### *Fiber*

Området kommer att anslutas till fibernätet.

#### *Energiförsörjning*

Närmaste anslutningspunkt för fjärrvärme är på sådant avstånd att anslutning inte är aktuellt. Typ av uppvärmningsanordning är inte bestämd, bergvärme är en möjlig lösning.

## Planeringsunderlag

### Kommunala

#### *Detaljplaner*

Planområdet är planlagt sedan tidigare med detaljplan 0126K-110801 Lindvretens industriområde, från 1984.

#### *Grundkarta*

Grundkarta 2025-04-29.

#### *Översiktsplan*

Huddinge översiktsplan 2050, antagen 2024.

#### *Undersökning om betydande miljöpåverkan*

Ett PM undersökning av betydande miljöpåverkan har tagits fram.

### Regionala

Regionplan, RUFS 2050 gäller för området.

### Utredningar

Följande tekniska utredningar har tagits fram som underlag för detaljplanen.

Samtliga utredningar är utförda av Tyréns AB, där inget annat anges.

- PM Belysning, 2025-06-09
- Vårby gård 1:1, bullerutredning för detaljplan, 2025-06-09
- PM geoteknik, 2025-06-09
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Vårby 1:1, 2025-06-09
- PM risk, 2025-06-09
- Dagvattenutredning detaljplan Vårby gård 1:1, 2025-06-09
- PM trafik- Detaljplan för underhållsdepå på del av Vårby gård 1:1 inom kommundel Vårby, 2025-06-09
- PM naturmiljö byggnation av underhållsdepå för förbifart Stockholm och tvärförbindelse Södertörn på Vårby gård 1:1, informationshandling 2025-06-09
- Luftkvalitetsutredning, 2025-06-09
- Redovisning av grundvattennivåer, 2025-06-09

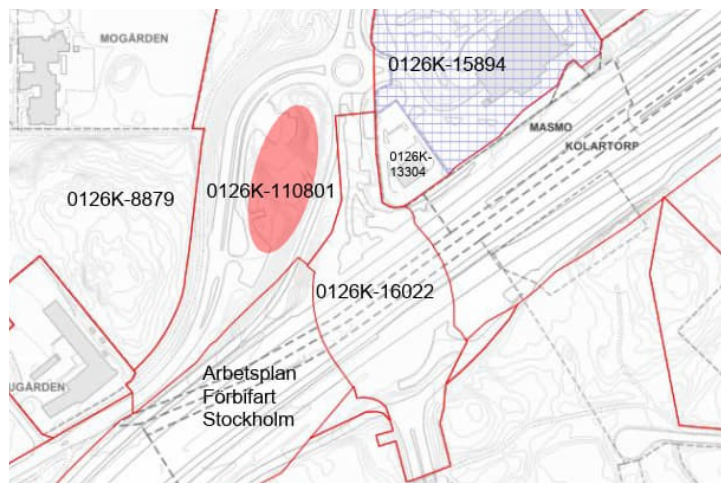
Höjd- och avvattningsplan, Tyréns 2025-06-10 utgör underlag för höjdsättningen.

Till detaljplanen hör även Undersökning om betydande miljöpåverkan (UBMP), daterad 2025-04-28

## Planeringsförutsättningar

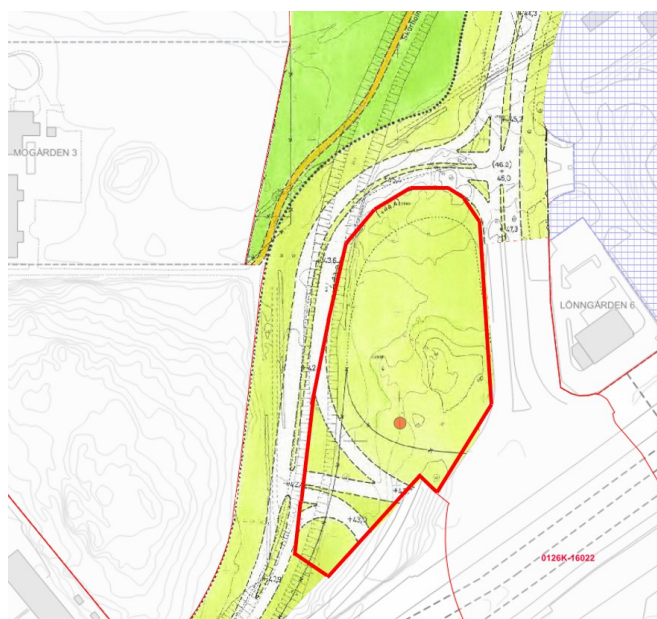
### Tidigare ställningstaganden

Kommunala  
Detaljplaner



*Plankollage som visar aktuella detaljplaner i området. Aktuellt planområde ligger inom detaljplan 0126K-110801 Lindvretens industriområde.*

Planområdet är planlagt sedan tidigare och utgörs av allmän platsmark, med markanvändningen gatuplantering och gata. Närmast angränsande detaljplan är 0126K-16022, Detaljplan för Förbifart Stockholm, som omfattar ombyggnad av Lindvreten södras trafikplats, som angränsar i söder. Planavgränsningen innebär plantekniskt att en del allmän plats i den äldre detaljplanen, ersätts av ny allmän platsmark.



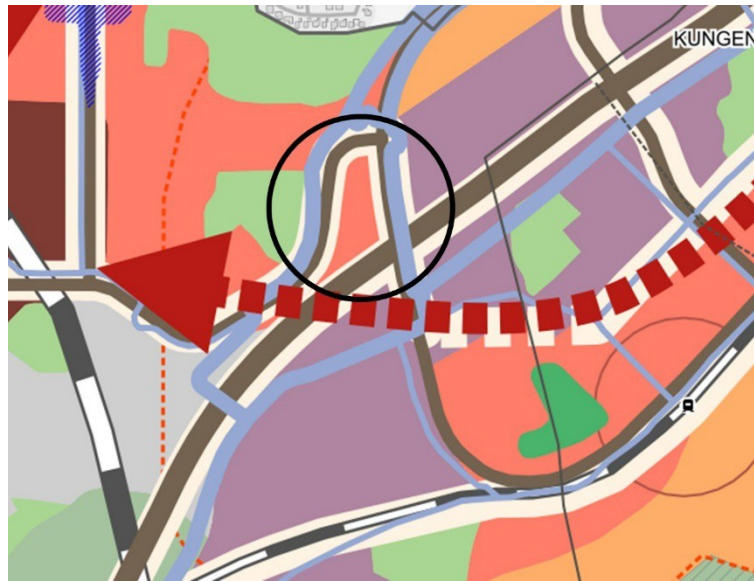
*Aktuell detaljplanegräns, ungefärligt inlagd inom detaljplan 0126K-110801.*

### *Beslut om planuppdrag*

Beslut om planuppdrag meddelades av kommunstyrelsen 2025-06-04.

### *Översiktsplan*

Huddinge översiktsplan 2050, antagen 24 april 2023 är gällande för planområdet. Markanvändningen enligt översiktsplanen är "Stadsutvecklingsområde för större förändring i ÖP".



*Utsnitt ur översiktsplan 2050.*

I översiktsplanen står att läsa: Vi tar hänsyn till befintligt riksintresse för E4/E20, planerat riksintresse Tvärförbindelse Södertörn, samt riksintresse för rörligt friluftsliv i vår planering.

Föreslagen markanvändning inom detaljplanen är i enlighet med översiktsplanen.

### *Regionala*

#### *Regionplan, RUF 2050*

Rufs 2050 anger bland annat att framkomligheten för kollektivtrafik samt nyttotrafik ska prioriteras. Föreslagen depå gynnar framkomligheten på det statliga vägnätet.

### *Statliga*

#### *Arbetsplan*

För E4 Förbifart Stockholm gäller arbetsplan, som planområdet gränsar till.

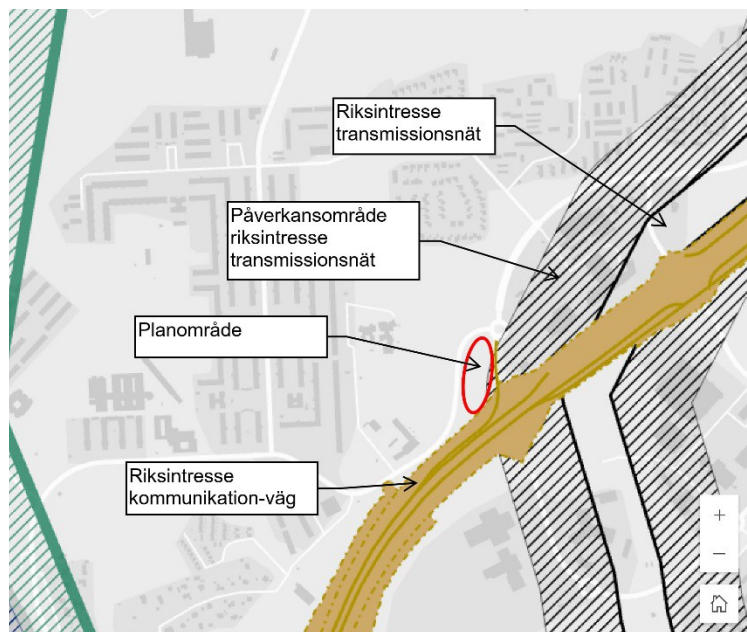


## Övriga förutsättningar

### Riksintressen

Planområdet angränsar till riksintresse för kommunikation-väg, enligt Miljöbalken 3 kap, Tvärförbindelse Södertörn. Syftet med riksintresset är att förbättra framkomligheten och tillgängligheten på vägnätet.

Delar av planområdet ligger inom påverkansområdet för riksintresset för transmissionsnätet för el som MSB pekat ut som totalförsvarets anläggning, den civila delen.



*Riksintressen i närhet till planområdet.*

### Miljökvalitetsnormer

#### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

För den ytliga avrinning som sker från planområdet är recipienten Mälaren-Rödstensfjärden (SE657330-161320). Avvattningen sker via yttlig avledning mot bäcken Vårby källa som mynnar ut i sjön Mälaren-Rödstensfjärden.

Miljökvalitetsnormer (MKN) fungerar som ett juridiskt styrmedel och beskriver den vattenkvalitet en vattenförekomst ska ha vid en viss tidpunkt. Huvudregeln är att alla vattenförekomster ska uppnå god status eller potential innan år 2027 samt att ingen vattenförekomsts status får försämrats, den ska i stället förbättras eller bevaras. Miljökvalitetsnormer klassas som ekologisk status och kemisk status.

Den ekologiska statusen för Mälaren-Rödstensfjärden bedöms till God. Den kemiska statusen är Uppnår ej god, på grund av att flera prioriterade ämnen; bromerade difenyletrar, PFOS, TBT och kvicksilver. Länsstyrelsen har meddelat att om det förekommer PFAS-föroreningar, så behöver kommunen bedöma om det kan ske en negativ påverkan på vattenförekomsten i och med planläggning.

### Miljökvalitetsnormer för luft

Aktuellt planområde gränsar till Södertäljevägen (E4) som är ett mycket högt belastat vägnät. Källa till luftföroreningar är främst partiklar och kväveoxider. Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet framgår av nedanstående tabell.

Parameter	Medelvärdestid	MKN	WHO
Partiklar (PM <sub>10</sub> )	1 dygn	50 µg/m <sup>3</sup> (max 35 dygn/år, 90-percentil)	45 µg/m <sup>3</sup>
	1 år	40 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
Partiklar (PM <sub>2,5</sub> )	1 dygn	-	15 µg/m <sup>3</sup>
	1 år	-	5 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	1 timme	90 µg/m <sup>3</sup> (max 175 timmar/år, 98-percentil)	-
	1 dygn	60 µg/m <sup>3</sup> (max 7 dygn/år, 98-percentil)	25 µg/m <sup>3</sup>
	1 år	40 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>

Tabell miljökvalitetsnormer för luft.

År 2030 skärps gränsvärdena för miljökvalitetsnormer för luft. Åtgärder kan behöva vidtas för att säkerställa att de nya gränsvärdena innehålls avseende årsmedelvärdet samt för det högsta timvärdet för kvävedioxid respektive det nya mätvärdet för den så kallade 95 percentilen för partiklar.

Parameter	Medelvärdesperiod	Halt
PM <sub>10</sub>	Dygn	45 µg/m <sup>3</sup> (får inte överskridas mer än 18 ggr per kalenderår)
	Kalenderår	20 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	1 timme	200 µg/m <sup>3</sup> (får inte överskridas mer än en gång per kalenderår)
	Dygn	50 µg/m <sup>3</sup> (får inte överskridas mer än 18 ggr per kalenderår)
	Kalenderår	20 µg/m <sup>3</sup>

*Förslagna gränsvärden för skydd av människors hälsa som ska uppnås senast den 1 januari 2030. Källa: Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om luftkvalitet och renare luft i Europa (omarbetning).*

Riktvärdena på platsen före utbyggnad överskrider inte miljökvalitetsnormerna, men riskerar att överskrida normerna för år 2030.

### Miljökvalitetsnormer för buller

Enligt förordningen om omgivningsbuller ska kommuner med mer än 100 000 invånare ha kartlagt omgivningsbullret inom kommunen och tagit fram strategiska bullerkartor som visar bullersituationen. Aktuellt planområde omfattas inte av den kartläggning som är utförd.



## Miljö

### *Platsens förutsättningar*

Platsen har inte någon rekreativ funktion, på grund av området är avskuret av vägar, samt platsens läge i nära anslutning till trafikerade vägar. Området ligger lägre än intilliggande trafikplats och har en funktion i dagvattenhanteringen, genom att dagvatten avrinner via området.

I samband med Förbifart Stockholm var tidigare avsikten att området skulle vara en grönyta med ytor och funktioner för dagvattenhanteringen, kopplat till trafikplatsen, och att trafikplatsen skulle gestaltas utifrån dessa förutsättningar. I och med att depå nu anläggs på platsen, i stället för en grönyta, förändras förutsättningarna i hög grad. Ambitioner rörande utformningen, samt platsens funktion för dagvattenhanteringen kvarstår dock, i en annan och mer urban gestaltning.

### *Naturvärden*

Naturmiljön inom planområdet utgörs av grus och småsten. Mindre partier av markvegetation i form av gräs och buskage finns spritt inom planområdet. Den växtlighet som etablerat sig inom planområdet bedöms vara vanliga ruderalväxter.

Planområdet är kraftigt påverkat av trafikbuller, primärt från motorväg E20 och tydligt präglad av omgivande infrastruktur. Områdets lokalisering och karaktär gör att området inte bär på några värden kopplat till naturmiljö.

Två nyckelbiotoper finns på 800 respektive 650 meters avstånd från planområdet. Dessa bedöms ligga utanför detaljplanens influensområde och kommer inte påverkas av detaljplanens genomförande.

En spridningslänk för tofsmes passerar genom planområdet. Det finns inte några spridningskorridorer i närheten att ta hänsyn till.

En siktanalys har visat att trädplantering i närhet till omgivande vägar inte är lämpligt, utan att i stället bör grönstrukturen vara låg.

### *Dagvatten*

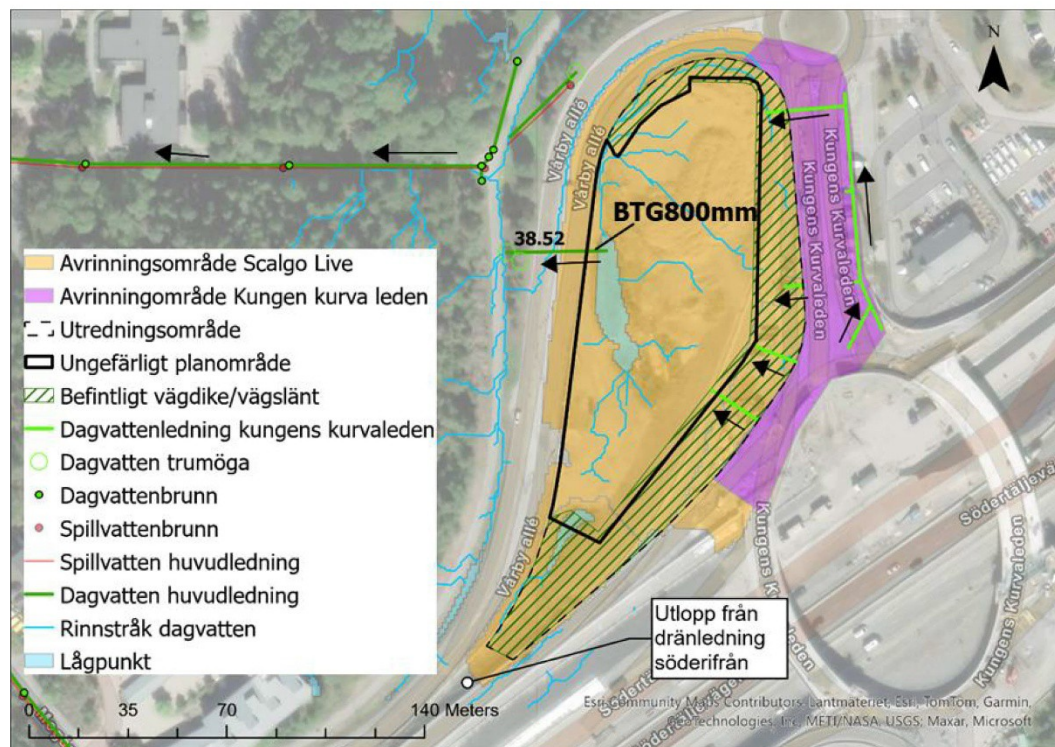
Syftet med dagvattenutredningen är att:

- Beräkna dagvattenflöden för den befintliga och planerade situationen
- Beräkna föroreningsbelastningen i dagvatten för den befintliga och planerade situationen
- Ta fram förslag på hållbara dagvattenlösningar.

Principerna för dimensionering av dagvatten följer Svenskt Vattens riktlinjer, P110. Huddinge kommuns checklista (2022) och dagvattenstrategi (2023) utgör underlag. Föroreningsberäkningar är utförda i programvaran Stormtac. Dimensioneringen av dagvattensystemet ska uppnå de minimikrav som gäller för tät bostadsbebyggelse; 5 års återkomsttid för regn vid fylld ledning, 20 års återkomsttid för regn för trycklinje i marknivå, samt att > 100 års återkomsttid ska klaras för marköversvämning med skador på byggnader.

Enligt Huddinge kommuns checklista för dagvattenutredningar krävs fördröjning och rening av dagvatten. Reningskravet utgår från att föroreningsmängder efter exploatering inte ska öka jämfört med befintlig situation. Vidare anger

Befintligt avrinningsområde motsvarar ungefär samma område som utredningsområdet. Utloppet från området är via en betongledning under Vårby allé.



Inga sjöar, vattendrag, grundvattenförekomster eller naturreservat ligger i närheten av området. Närmaste recipient är Mälaren-Rödstensfjärden cirka 1 km västerut.

Inga markavvattningsföretag berör planområdet.



## Geotekniska förhållanden

### Geologiska förhållanden

Enligt SGUs jordartskarta består marken inom området av berg i dagen med ett tunt överliggande moräntäcke, samt fyllningsjord utlagd på berg och fyllningsjord utlagd på lera närmast Vårby allé. Jorddjupet bedöms variera mellan 0 och 3 meter. Viss ler- och siltförekomst har troligen observerats i områdets södra del.

### Markradon

Någon radonmätning har inte utförts. SGU's radonkarta visar att marken klassas som låg- till normalradonmark.

### Hydrogeologiska förhållanden

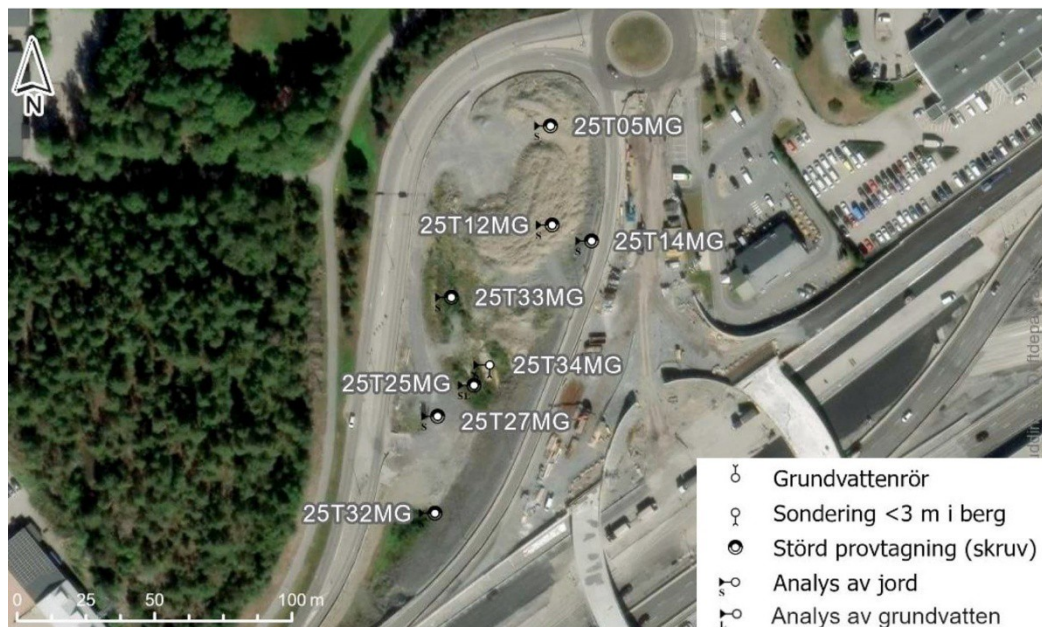
En sammanställning har utförts över grundvattenmätningar, genomförda inom projektet Förbifart Stockholm för området vid Trafikplats Lindvreten. Mätningarna visar på nivåer kring 1 till 2 meter under mark.

Möjligheten till lokalt omhändertagande av dagvatten genom exempelvis infiltration bedöms utifrån nu kända förutsättningar som begränsad på grund av den delvis höga grundvattennivån.

## Hälsa och säkerhet

### Förorenad mark

En miljöteknisk markundersökning har utförts, med syfte att undersöka eventuell förekomst av mark- och grundvattenföroreningar. Undersökningen har omfattat provtagning av jord i sju punkter, samt installation och provtagning av grundvatten i ett grundvattenrör.



*Provtagningspunkter av jord, berg och grundvatten.*

Alifater, aromater, BTEX, PAH16 samt metaller har analyserats. Även PCB7 och PFAS24 har analyserats. Kalcium, järn, svavel samt pH för att undersöka risk för sulfidjordsförekomst. Stickprov av berg analyserats för tungmetaller, kalcium,

järn och svavel för att få en indikation om förekomst av risk för sulfidberg. Ett grundvattenprov har analyserats för metaller, alifater, aromater, BTEX, PAH16, PFAS24, PCB7 samt oljeindex.

Två samlingsprov med jord har analyserats för att undersöka möjligheter till omhändertagande av överskottsmassor på deponi.

Föroreningshalter understigande riktvärden för känslig markanvändning (KM) påträffades i samtliga provtagningspunkter. Halter av krom, koppar, bly samt PAH-H överskridande haltnivå för mindre än ringa risk (MRR) påträffades i fem av punkterna. Krom påträffades i ytligt fyllnadsmaterial i fyra punkter samt i underliggande naturligt avlagrat material i en punkt. Koppar och bly påträffades i ytligt fyllnadsmaterial i två punkter, och PAH-H påträffades i ytligt fyllnadsmaterial i en punkt.

Totalhalter och halter av lakande parametrar i samlingsproven understiger gränsvärdena för inert deponering. Samtliga parametrar med undantag av sulfat (SO<sub>4</sub>) underskred haltnivån för MRR.

De analyserade lerjordproverna visar inga tecken på sulfidjord. Det analyserade stickprovet av berg indikerar inte förekomst av sulfidberg.

Analyserna av grundvattnet påvisade hög halt kadmium och mycket hög halt nickel, samt PFAS7 som överskred SGIs riktvärde för PFAS i grundvatten. Samtliga metallhalter överskred SVOA's riktvärde för länshållningsvatten.

#### *Buller*

Fastigheten är utsatt för höga trafikbullernivåer från närliggande vägar, med ekvivalenta bullernivåer över 65 dBA.

Det finns inte några riktvärden för högsta nivåer på trafikbuller utomhus vid fasad för lokaler, exempelvis kontor, hotell eller annan verksamhet.

Riktvärden för industribuller utomhus är för bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler 50 dBA vardag kl 06-18, 40 dBA natt kl 22-06 och övrig tid 45 dBA. Maximal ljudnivå är 55 dBA natt kl 22-06, som endast får överskridas vid enstaka tillfällen. Innan exploatering finns ingen verksamhet på platsen som skulle kunna ge upphov till industribuller.

För lokaler hänvisar Boverkets byggregler, BBR, till grundläggande krav enligt Svensk Standard SS 25268:2023 som minimikrav för högsta ljudnivå inomhus.

En skola finns cirka 100 meter från planområdet och avståndet till närmaste bostäder är cirka 250 meter.

#### *Risk för ras, skred, erosion*

Den befintliga slänten mot högre liggande vägar utgörs till största delen av bergkross och morän. Risk för ras och skred bedöms utifrån släntens beskaffenhet och närhet till berg som extremt låg. Ett blötare och varmare klimat påverkar inte bedömningen.



### *Skyfall och översvämning*

Säkerhetsnivån för skador vid översvämningar uttrycks som återkomsttid för nederbörd. Utredningsområdet motsvarar "tät bostadsbebyggelse", vilket innebär att säkerhetsnivåerna är 5-årsregn för trycklinje i nivå med fylld ledning och 20-årsregn för trycklinje i marknivå. Klimatfaktorn har valts till 1,25 för regn med varaktighet upp till 60 min och till 1,2 för regn med längre varaktighet än 60 min.

Vatten som inte får plats i ledningssystemet kan ge upphov till marköversvämningar och ska kunna hanteras på markytan utan att skador uppkommer på byggnader och anläggningar. Det styr utformning och höjdsättning av mark och bebyggelsen. Säkerhetsnivån med avseende på marköversvämningar med skador på byggnader och anläggningar är >100 år.

### *Farligt gods*

Området ligger inom 150 meter från transportled för farligt gods. En värdering av risker med transport av farligt gods bör därför göras enligt Länsstyrelsen Stockholms riktlinjer (2016). Rapporten "Värdering av risk" (Räddningsverket 1997, nuvarande Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) utgör underlag för utredningen.

Rekommenderat minsta skyddsavstånd till primär transportled är 40 meter för kontorsbebyggelse och inom 30 meter ställs krav på riskreducerande åtgärder. I omgivningen finns en drivmedelsstation. Skyddsavståndet till drivmedelsstationen är tillräckligt, och utreds därför inte. Enstaka transporter av drivmedel till stationen bedöms påverka individrisken mycket marginellt.

Riskkällor kopplade till transport av farligt gods är explosion, brand, utsläpp av giftig gas samt frätande vätska.

Individrisken beskriver sannolikheten för att en person kan omkomma på olika avstånd från en riskkälla, och beräknas enligt de så kallade ALARP-gränserna (as low as reasonably practicable). Samtliga riskanalyser som genomförts för Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm visar att individrisken ligger inom ALARP-området, där risk kan tolereras om alla rimliga åtgärder är vidtagna.

### *Risker i anslutning till driften av depåverksamheten*

Inga potentiellt störande verksamheter finns i dagsläget (2025) inom planområdet, förutom viss masshantering.

Brandposter saknas i närhet till den planerade depån, och behöver anläggas.

### *Luftkvalitet*

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet har beskrivits i tidigare avsnitt. Aktuellt planområde gränsar till Södertäljevägen (E4) som är ett mycket högt belastat vägnät. Källa till luftföroreningar är främst partiklar och kväveoxider.

År 2030 skärps gränsvärdena för miljökvalitetsnormer för luft. Åtgärder kan behöva vidtas för att säkerställa att de nya gränsvärdena innehålls avseende årsmedelvärde samt för det högsta timvärdet för kvävedioxid respektive det nya mätvärdet för den så kallade 95 percentilen för partiklar.

Det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk Luft är definierat som ”Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas”.

Riktvärden, med hänsyn känsliga personer, innebär att:

- Halten av partiklar (PM10) inte överstiger 15 µg/m<sup>3</sup> luft beräknat som ett årsmedelvärde och 30 µg/m<sup>3</sup> luft beräknat som ett dygnsmedelvärde (90:e percentilen).

- Halten av kvävedioxid som årsmedelvärde underskrider 20 µg/m<sup>3</sup> och som timmedelvärde underskrider halten 60 µg/m<sup>3</sup> (98-percentil).

Riktvärdena på platsen före utbyggnad överskrider inte miljö kvalitetsnormerna, men riskerar att överskrida normerna för år 2030.

### Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom området. Genom att området är starkt bearbetat, är sannolikheten för att fornlämningar ska påträffas obefintlig.

### Befintlig bebyggelse och service

En snabbmatsrestaurang och en drivmedelsstation finns inom gångavstånd från planområdet och kan nås via övergångsställen och gångbanor. Södertörns Brandförsvarsförbund har en anläggning vid Vårby allé. I övrigt saknas målpunkter i närheten av planområdet.

### Trafik

#### Gatustruktur och trafik

Planområdet är helt omgärdat av vägar, och nås från Vårby allé. Trafikplats Lindvreten södra är under utbyggnad och beräknas vara klar under hösten 2025. En ny ramp byggs från cirkulationsplatsen, mot E4/E20.



*Drönbild från 2024 med planområdet markerat i grönt i förgrunden och Lindvreten södra under byggnation (källa: Trafikverket).*



*Planområdet i förhållande till den utbyggda trafikplatsen.*

Vårby allé är i dagsläget (2025) delvis en tvåfilig väg. Skyltad hastighet är 60 km/h. I praktiken bedöms hastigheten vid cirkulationsplatsen Vårby allé/Skärholmsvägen vara 40 km/h. Trafikflödet på Vårby allé är cirka 8000 fordon per dygn (ÅDT).

#### **Gång- och cykeltrafik**

En gång- och cykelväg som är ett huvudcykelstråk, löper väster om Vårby allé. Gångpassager finns över Vårby allé och Skärholmsvägen, till flertalet målpunkter. Passage eller övergångsställe till planområdet över Vårby allé saknas i dagsläget (2025).

#### **Kollektivtrafik**

Vårby allé trafikeras med buss. Busshållplatser finns vid Mogårdsvägen och Skärholmsvägen. Avstånd till Vårby gård tunnelbanestation är cirka 750 meter.

#### **Parkering**

Enligt Huddinge kommuns parkeringsnorm, leder omfattningen på verksamheten till ett parkeringsbehov på 10 platser för personbil och 3 cykelparkeringar.

#### **Trafiksäkerhet- sikt**

Vårby allé trafikeras med bussar och hastigheten är idag 60 km/h. Det leder till krav på 120 meters stoppsikt för buss, enligt Huddinge kommuns tekniska handbok (2024). Kurvradien vid anslutningen mot Kungens Kurvaleden tillåter inte i praktiken 60 km/h, utan den faktiska hastigheten bedöms inte överskrida 40 km/h. Vid 40 km/h är siktkravet för buss 60 meter, vilket har varit utgångspunkten för den utredning som utförts. För påfarten till Lindvreten södra (Kungens Kurvaleden) gäller hastigheten 60 km/h, vilket leder till siktkrav på 120 meter för buss. För personbil är siktkravet 50 meter vid nyplanering och 40 km/h.

## Förändringar och konsekvenser

### Fastigheter och rättigheter

Kvartersmarken inom det aktuella planområdet kommer att regleras från kommunens fastighet Vårby gård 1:1, till Trafikverkets fastighet Kungens kurva 1:2, alternativt styckas av till en egen fastighet. Genom detta minskas kommunens fastighetsinnehav i motsvarande grad.

Ledningsrätt behöver bildas för att säkerställa den dagvattenledning som är nödvändig att anlägga över in- och utfarterna till området. Ledningsrätten är markerad med u<sub>1</sub> på plankartan, markreservat för allmänna underjordiska ledningar.

### Riksintressen

Föreslagen markanvändning inom detaljplanen är i enlighet med riksintresse för kommunikationer-väg.

Då endast en marginell del av påverkansområdet för transmissionsnätet för el berörs, är bedömningen att riksintresset inte påverkas av markanvändningen för depån.

### Miljökvalitetsnormer

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Ämne	Befintlig situation, summa planområdet	Planerad situation, summa planområdet, utan rening	Planerad situation, summa planområdet, med rening	Skillnad i kg/år
P	0,16	0,246	0,14	-0,0180
N	3,43	4,6	2,6	-0,8300
Pb	0,01	0,0293	0,0076	-0,0006
Cu	0,03	0,0821	0,022	-0,0053
Zn	0,06	0,1396	0,048	-0,0077
Cd	0,00051	0,001336	0,0004	-0,00011
Cr	0,02	0,01133	0,0049	-0,0103
Ni	0,01	0,00993	0,005	-0,0041
Hg	0,00	0,0001134	0,000043	-0,000050
SS	74	111	43	-31
Oil	1,1	1,15	0,27	-0,83
BaP	0,000063	0,0000903	0,000036	-0,000028
BDE 47	0,00000035	0,00000071	0,00000037	0,00000002
TBT	0,0000034	0,00000566	0,000003	-0,00000039

*Årlig belastning (kg/år) vid befintlig situation och planerad situation med rening. Rening i underjordiska avsättningsmagasin, stenkista och gröna tak*

Systemet kommer att kunna rena dagvattnet för att inte påverka recipientens möjlighet att uppnå miljökvalitetsnormen med avseende på halter. Mängden BDE<sub>47</sub> (bromerat flamskyddsmedel) är den enda belastning som ökar. Ökningen är dock mycket marginell.

För den aktuella recipienten kan ökningen av mängden BDE (bedömningsgrund för aktuell statusklassning) försvåra recipientens möjlighet att uppnå MKN. När det gäller statusen för Hg och PBDE (här modellerat som BDE<sub>47</sub>) så är det Havs- och vattenmyndigheten som utifrån en nationell analys gjort en bedömning att gränsvärdena för Hg och PBDE överskrids i Sveriges alla vattenförekomster. Orsaken till detta är långväga atmosfärisk deposition av Hg och PBDE till mark och vatten resulterat i en belastning av dessa ämnen så att halterna i vatten överskrider sina respektive gränsvärden. Utsläpp av PBDE har under lång tid skett i både Sverige och utomlands vilket lett till långväga luftburen spridning och storskalig atmosfärisk deposition av dessa ämnen. Bidrag från planområdet till följd av den eventuella ökningen på 0,2 µg/år bedöms vara försumbart och försvårar inte ytterligare recipientens möjlighet att uppnå MKN i kemisk status.

Analyserna av grundvattnet påvisade hög halt kadmium och mycket hög halt nickel, samt PFAS7 som överskred SGIs riktvärde för PFAS i grundvatten. Samtliga uppslutna metallhalter överskred SVOA:s riktvärde för länshållningsvatten. Föroreningen bedöms inte utgöra någon risk för människors hälsa eller miljön men det rekommenderas att försiktighetsåtgärder i form av rening vidtas i det fall länshållning av schakter blir aktuellt.

#### *Miljökvalitetsnormer för luft*

Modellresultaten visar att minskningen är tillräcklig för att sänka koncentrationerna inom detaljplanområdet, där människor förväntas vara, till under MKN som träder i kraft år 2030. Bedömningen är kvävedioxidhalterna minskar i samma omfattning som PM10.

För att minska risken att MKN för PM10 överskrids, föreslås att en vägg byggs längs baksidan av skärmtaket, mot trafiken. Denna vägg kan fungera som en barriär och minskar därmed koncentrationerna av föroreningar från motorvägen. Friskluftsintag på byggnader bör placeras antingen på taket eller högt på fasaden som vetter in mot gårdsplatsen för att minska exponeringen för föroreningar.

#### *Miljökvalitetsnormer för buller*

Föreslagen exploatering utgör ingen påverkan på miljöer som omfattas av den strategiska bullerkartläggningen.

### **Miljö**

#### *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. Undersökningen har upprättats i samband med detaljplanens uppstart och inför de utredningar som därefter utförts. Bedömningen om påverkan har gjorts utifrån kriterierna i 5§ och 10–13 §§ miljöbedömningsförordningen.

Dagvattenhanteringen på platsen har utretts och resultatet visar att erforderlig fördröjning kan inrymmas på platsen. Vattenföroreningar kommer att minska och miljökvalitetsnormer kommer inte att överskridas. Tillräckliga ytor finns för skyfallshantering.

Inga naturvärden finns på platsen som kommer till skada. Inte heller påverkan på landskapsbilden bedöms som negativ.

En acceptabel bullernivå kan uppnås på platsen. Verksamheten ger inte upphov till verksamhetsbuller som är störande för omgivningen.

Luftkvaliteten på platsen kommer inte att försämrats om föreslagna åtgärder utförs. Miljökvalitetsnormer uppnås.

Slänter och stödmurar kommer att anläggas för att uppnå en plan yta. Lutningar och material i slänter och övrig mark eliminerar risken för ras och skred. Varaktigt yttligt grundvatten bedöms inte förekomma.

Risk med avseende på närhet till transportled för farligt gods är på tolerabel risknivå. Risker i anslutning till driften av depån består främst av risk för brand och oljeutsläpp. Dessa risker kan förebyggas med specifika åtgärder.

Det kan inte uteslutas att förorenad mark kan förekomma på platsen.

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.

Länsstyrelsen har i yttrande 2025-05-30 meddelat att länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning, enligt 6 kap 3 § miljöbalken behöver därför inte genomföras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte upprättas för detaljplanen.

#### *Platsens förutsättningar*

Landskapsbilden förändras till följd av exploateringen, då byggnader uppförs och marken bereds. Genom att lokaliseringens läge inte bedömts som känsligt och att en underhållsdepå är en funktion, där lokaliseringen i närhet till vägnätet är nödvändig, överväger de positiva effekterna av förändringen.

#### *Naturvärden*

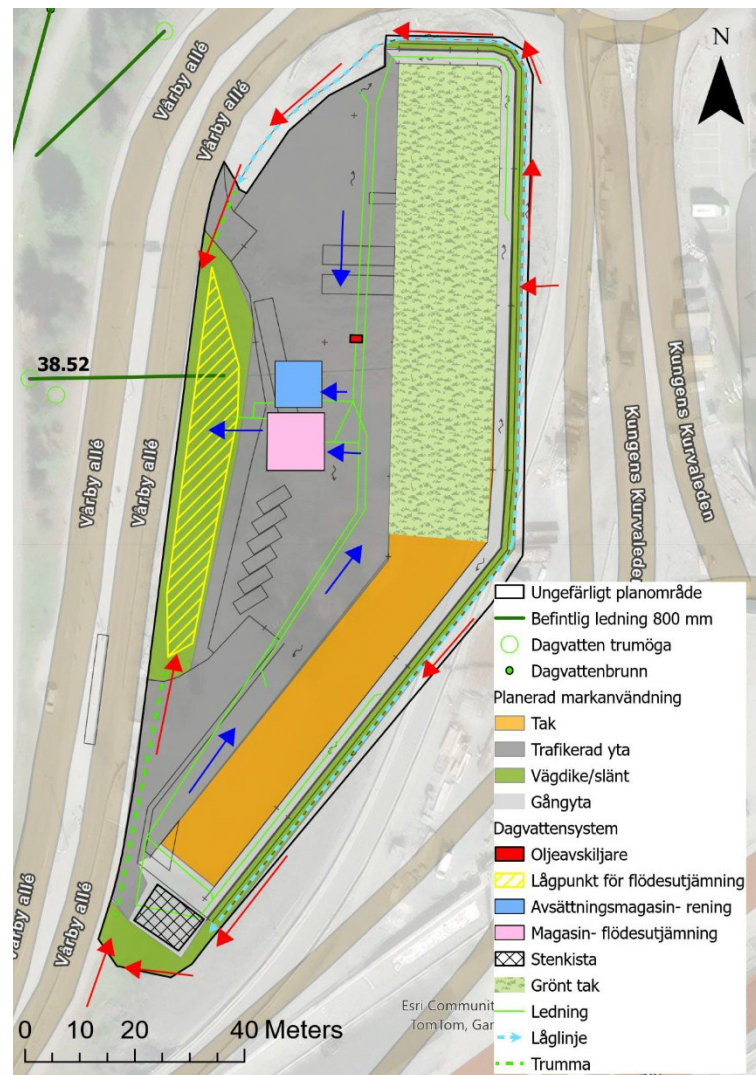
Då området saknar naturvärden, kommer heller inte naturvärden att påverkas negativt. Plantering av buskar och annan låg vegetation kommer att göras, med hänsyn tagen till de funktionskrav som finns, vilket i viss omfattning bidrar till att tillskapa naturvärden.



### Dagvatten

Dagvattenflödena har beräknats utifrån 5-, 10- och 20-årsregn med 10 minuters varaktighet, samt med klimatfaktor 1,25 för planerad situation.

- 5-årsflöden inom kvartersmarken ökar från 24 till 125 l/s
- 10-årsflöden inom kvartersmarken ökar från 31 till 158 l/s
- 20-årsflöden inom kvartersmarken ökar från 39 till 198 l/s
- 100-årsflöden inom kvartersmarken ökar från 66 till 338 l/s



*Dagvattenskiss. Blå pilar visar flödesriktning inom kvartersmarken och röda pilar flöden inom allmän plats.*

Den erforderliga utjämningsvolymen för att fördröja ett 20-års regn till motsvarande befintliga flöden för utredningsområdet beräknas till 100 m<sup>3</sup>.

Dagvatten från de hårdgjorda trafikerade ytorna avleds via brunnar, dagvattenledningar och oljeavskiljare till underjordiskt avsättningsmagasin. Utöver oljeavskiljning sker rening av dagvatten genom att 20 mm våt volym samlas upp i avsättningsmagasin med uppehållstid på 12 timmar. Under uppehållstiden tillåts effektiv sedimentation av föroreningar i dagvatten. Renat

dagvatten från kvartersmarkens avsättningsmagasin släpps i ett större vegetationsbeklätt dike i anslutning till en befintlig dagvattenledning. För att säkerställa avvattning av området vid större regn ska en by-passfunktion anläggas i anslutning till oljeavskiljaren. By-pass ska även motverka att avsatta föroreningar spolats ut i ledningsnätet vid stora flöden.

Rening av dagvatten från de trafikerade ytorna dimensioneras för att omhänderta 20 mm våtvolum vilket uppfyller Stockholm Vatten och Avfalls riktlinjer för dagvattenhantering på kvartersmark. För de trafikerade hårdgjorda ytorna krävs 65 m<sup>3</sup> för att fördröja 20 mm nederbörd för rening.

Dagvatten från takytor och gångytor i söder avleds till en underjordisk stenkista där rening kan ske via sedimentation/filtration med dränering i botten. Då dagvatten från tak och gångytor bedöms vara relativt rent kommer anlagda stenkistor kunna bibehålla önskad reningsfunktion under en längre tid innan behov för underhåll. Även här rekommenderas bypass innan inlopp till stenkistorna för att säkerställa säker avvattning vid stora flöden. Bypass ansluter till magasin för flödesutjämning.

Dagvatten från depåbyggnaden hanteras genom att ett grönt tak (växtbeklätt) anläggs. Det gröna taket behöver utformas för att erhålla dagvattenfunktion. Detta innebär att vegetationen ska väljas för att minimera underhåll och gödsling. Takets uppbyggnad bör uppgå till ca 200 mm (lutning <5 grader) och har vattenhållande förmåga.

Föroreningsbelastningen minskar för samtliga ämnen, förutom BDE som ökar något trots rening. Detta beror på att ökad andel hårdgjorda ytor som bidrar med ökad mängd dagvatten och därmed föroreningstransport.

Föroreningshalterna i dagvattnet minskar jämfört med idag efter rening. Detta innebär att dagvatten från planområdet inte kommer att bidra till negativ påverkan på Östra Mälaren. Dagvatten från nya hårdgjorda ytor, där risk för förorening förekommer, kommer att renas innan utsläpp till allmänt ledningsnät till recipienten.

## Geotekniska förhållanden

### *Geologiska förhållanden*

Byggnad och skärmtak rekommenderas att grundläggas med platta på mark. Visst bergschakt kan erfordras och spont kan behöva installeras.

Hårdgjorda ytor kommer att kräva viss uppfyllnad så att nivåsättningen anpassas till Vårby allé. Bergschakt bedöms inte erfordras.

VA-ledningar kan anläggas utan förstärkt ledningsbädd. Bergschakt kan erfordras för oljeavskiljare, beroende på lokalisering.

Möjligheten för lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) bör utredas vidare.

### *Markradon*

Inga åtgärder har bedömts som nödvändiga, då marken är klassad som låg- till normalradonmark.

## Hälsa och säkerhet

### *Förorenad mark*

Halten av föroreningar i jorden bedöms utifrån de låga föroreningshalterna och låg lakningsbenägenhet inte utgöra någon risk för människor som vistas på platsen, markmiljön, närliggande ytvatten eller grundvatten. Vad gäller spridningsvägar bedöms damning, ytavrinning samt spridning till grundvatten inte heller utgöra några anmärkningsvärda källor till spridning då föroreningshalterna i jorden var låga.

Samtliga prover visar att marken klarar riktvärden för mindre känslig markanvändning (KM). Krom, koppar, bly samt PAH-H, samt SO<sub>4</sub> överskred haltnivån för mer än ringa risk (MRR) vilket innebär att massor inte kan återanvändas fritt utan anmälan.

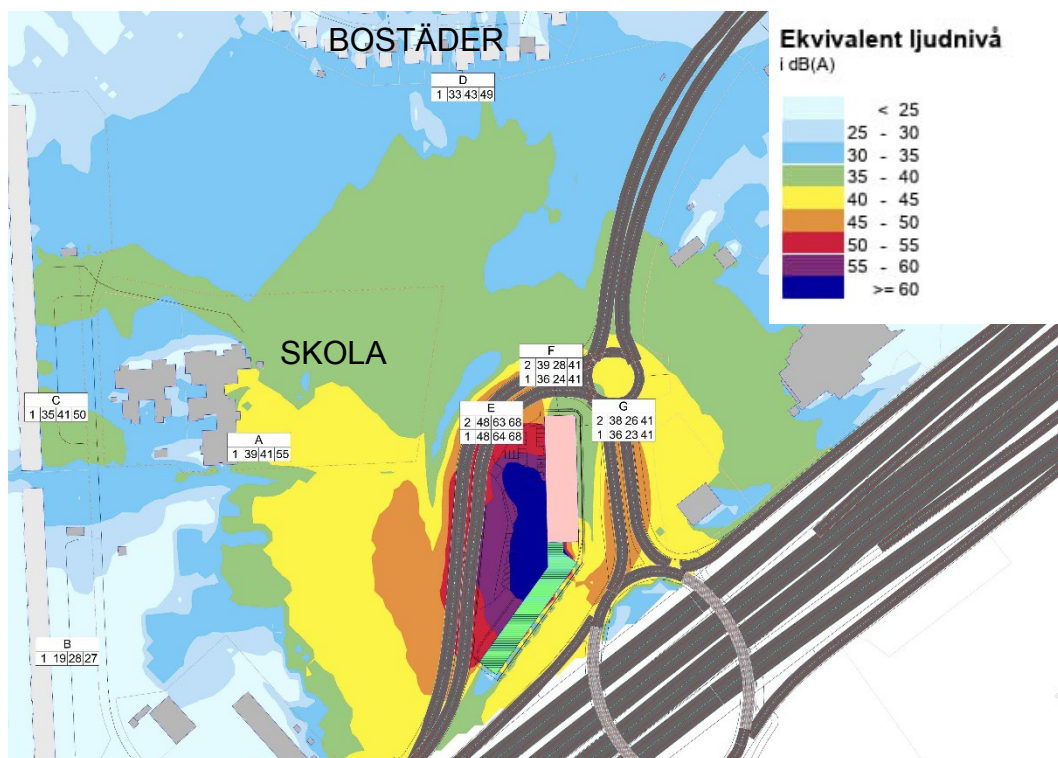
I grundvatten har förhöjd halt av nickel, kadmium och PFAS noterats. Föroreningarna bedöms inte utgöra någon risk för människors hälsa eller miljö men det rekommenderas att försiktighetsåtgärder i form av rening vidtas i det fall länshållning av schakter blir aktuellt.

Vidare rekommenderas en mer omfattande utredning av sulfidberg i det fall loss hållning av berg blir aktuellt, då endast ett ytligt prov analyserats inom föreliggande utredning.

### *Buller*

Fastigheten är utsatt för höga trafikbullernivåer från närliggande vägar, upp till 65 dBA ekvivalent och 79 dBA maximal ljudnivå vid fasad. Fasaden på depåbyggnaden behöver dimensioneras för att klara riktvärden inomhus för buller från yttre bullerkällor. Etableringen av depån bedöms inte påverka närliggande områdets trafikbullernivåer.

Transporter, verkstad/tvätthall, fläktar och provkörning av motorer och reservaggregat ger upphov till visst industribuller. Det buller som verksamheten genererar ligger under Naturvårdsverkets riktvärden för industri/verksamhet vid närliggande skola och bostäder. Som högst är beräknad ekvivalent ljudnivå från verksamheten 39 dBA vid närliggande skola och 35 dBA vid närliggande bostäder. Maximal ljudnivå under natt beräknas till som högst 50 dBA vid närliggande bostäder.



*Verksamhetsbuller inklusive test av motorer.*

#### *Ras, skred och erosion*

Risk för ras och skred till följd av planerad exploatering bedöms som extremt låg.

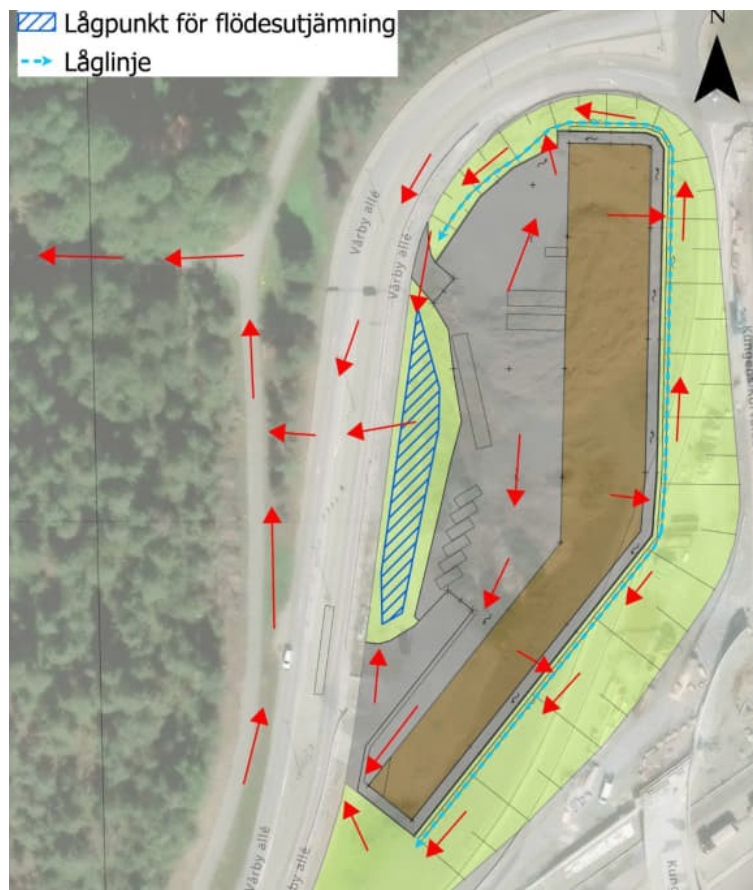
#### *Skyfall och översvämning*

Den föreslagna dagvattenlösningen inom utredningsområdet är inte dimensionerad för att fördröja ett skyfall och det befintliga ledningsnätet kommer heller inte kunna avleda skyfallsflöden från planområdet. Förutsatt att befintligt ledningsnät kan avleda ett 10-årsregn krävs en fördröjningsvolym på ca 300 m<sup>3</sup>.

Den erforderliga flödesutjämningen för att inte öka flöden vid 10-årsregn har beräknats till 100 m<sup>3</sup>. Fördröjning för rening upp till Stockholm Vatten och Avfalls kravnivå för kvartersmark (20 mm våtvolum) krävs en volym på ca 75 m<sup>3</sup>. Vid skyfall förväntas dessa system kunna fyllas upp vid något tillfälle. Ytterligare 125 m<sup>3</sup> krävs för att inte flöden ska brädda ut från planområdet vid skyfall. I anslutning till den befintliga trumman under Vårby allé planeras ett dike med kapacitet för ca 300 m<sup>3</sup>. Vid vanliga regn avleder diket flöden från omkringliggande vägar och kvartersmarken till den befintliga ledningen som kommer att dämmas upp vid skyfall. Uppdämning i diket bedöms kunna flödesutjämna ett 100-årsregn. Detta innebär att flöden från planområdet inte kommer att belasta nedströms liggande områden vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25. Detta kan innebära en förbättring jämfört med dagens situation eftersom flöden från planområdet begränsas till att motsvara ett flöde vid ett befintligt 10-årsregn vid skyfall.



Diket kommer att ingå i planområdet men ligga på allmän platsmark. Eftersom dagvatten från Vårby allé och Kungens kurva leden avleds till den befintliga betongledningen, under Vårby Allé, via diket behöver dess funktion säkerställas. Utöver funktionen att avleda dimensionerande flöden mot den befintliga betongledningen kan diket med fördel även användas för att fördröja flöden som överstiger dimensionerande regn.



*Illustration ur dagvattenutredningen, över föreslagen skyfallshantering.*

#### **Farligt gods**

En underhållsdepå är en del av vägnätsinfrastrukturen eftersom dess huvudsakliga syfte är att stödja och säkerställa drift, underhåll och funktionalitet av vägarna. Individrisken ligger inom spannet för acceptabla risker (ALARP) och mildras av att "tredje man" inte kommer att vistas i området. Platsens utformning och höjdskillnad leder till att konsekvenserna av vissa skadehändelser som strålning, spridning av gas, explosionslast och pölbrand mildras. Det finns även möjlighet att utrymma personer från området bort från farligt godsleden. Inga åtgärder är nödvändiga på det planerade avståndet på 35 meter mellan led för farligt gods och depå.

#### **Brandsäkerhet samt riskhantering i anslutning till driften av depåverksamheten**

De risker som identifierats till följd av verksamheten på platsen har identifierats och lämpliga åtgärder föreslagits för att minimera risken.

Ett ställverk för verksamhetens behov av 800 Ampere kommer att inrymmas i depåbyggnaden. Risk för brand i elektronik har identifierats. Förebyggande åtgärd är att ställverket och elcentralen placeras i ett separat brandsäkert rum.

Ett dieselaggregat på 990 liter, kopplat till mobilreservkraft kommer att vara uppställt under skärmtaket. Risk för dieselutsläpp förebyggs genom att dieselaggregatet har den dubbelmantlad tank för att fånga upp eventuellt läckage, samt att påfyllning av tank görs utanför området.

Fordon och utrustning utomhus kan kontaminera grundvattnet samt spill- och dagvattennätet med olja eller oljeförorenat vatten. Förebyggande åtgärd är att oljeavskiljare installeras för att separera slam och olja från vattnet innan det skickas vidare på ledningsnätet.

Det kommer anläggas laddplatser för elbilar, samt gaffeltruck, pallyft och vägassistansfordon inom området, vilket leder till risk för brand i elektroniken. Förebyggande åtgärd är att typ av batteri och material i batteriet skall regleras och bekräftas. Beroende på batterityp som används kan laddningsplatserna behöva placeras i separat rum. Den laddningsutrustning som finns inomhus placeras så att den vid brand inte riskerar antända hela byggnaden, samt placeras lättillgängligt för att underlätta vid en räddningsinsats.

Brand- och explosionsrisk kan finnas för de batterier som används i vägassistansfordon. Erforderliga säkerhetsåtgärder kommer att vidtas enligt gällande standard.

Brand i utvändigt laddplats samt reservkraft kan leda till risk för brand som sprids till byggnaden. Förebyggande åtgärd är att reservkraften placeras brandavskilt (EI60) och på tillräckligt stort avstånd. Detaljkrav ska utredas vidare.

Brandfarliga varor kommer att finnas inom området, vilket leder till ökad risk för brand. Förebyggande åtgärd är att brandfarliga gods förvaras i brandsäkert skåp.

De utrymmen som har förhöjd brandbelastning, till exempel lager och arkiv utförs i egna brandceller som förebyggande åtgärd.

Sammantaget bedöms riskerna som omfattar brand och oljeutsläpp, att kunna minimeras med specifika åtgärder.

Föreslagen depåverksamhet medför inte några störningar för omgivningen. De eventuella störningar som verksamhetsbuller skulle medföra, redovisas under rubrik *Buller*.

Det växtbekladdade tak som föreslås på depåbyggnaden, medför krav på att brandteknisk klass BROOF(t2) ska uppfyllas.

#### *Förutsättningar för räddningstjänstens insats, samt åskskydd*

Åtkomlighet till området säkerställs genom att depån är bemannad dygnet runt. Räddningsväg och uppställningsplats för räddningsfordon har säkerställts enligt Södertörns Brandförsvarsförbunds (SBFF) dokument ”PM609-Framkomlighet och utrymning med hjälp av räddningstjänsten”. Körspårsanalyser har ytterligare säkerställt tillgängligheten. Tillträdesvägar till byggnaden är säkerställda. Två brandposter föreslås förläggas utanför grindarna till området, längs Vårby allé.





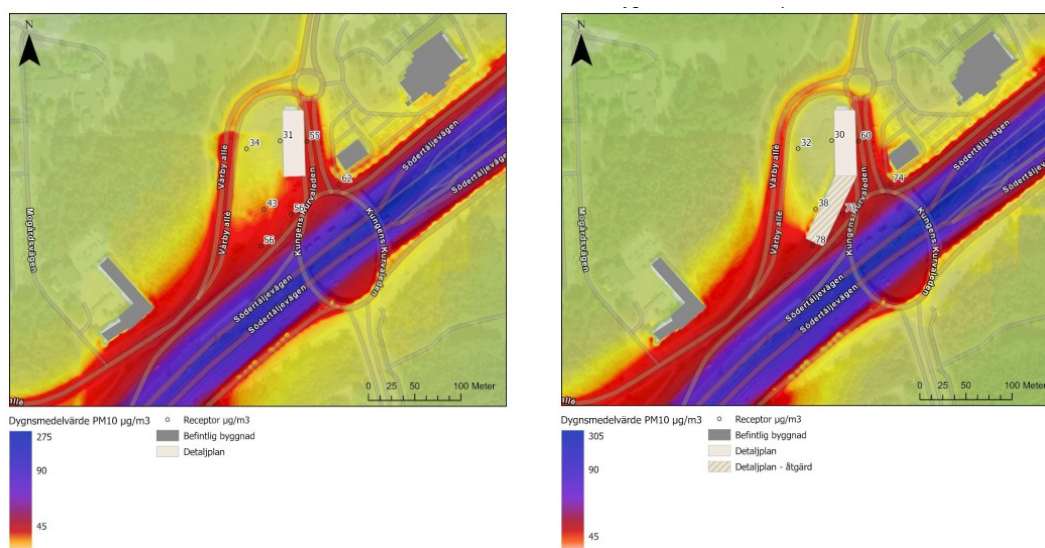
Åskskydd har utretts och riskanalysen visar att byggnaden inte behöver förses med åskskydd med hänsyn till förlust av människoliv. Däremot behöver anläggningen förses med ett koordinerat skydd mot överspänning då anläggningen har en samhällsnyttig funktion.

### Luftkvalitet

Beräkningarna visar att varken PM10 eller NO<sub>2</sub>-koncentrationerna överskrider de nuvarande miljökvalitetsnormerna, dock är NO<sub>2</sub> halten som års- och dygnsmedelvärde nära gränsvärdena. Med de nya riktlinjer som träder i kraft 2030, beräknas PM10-koncentrationerna överskrida gränsvärden som dygnsmedelvärden och tangerar gränsvärden som årsmedelvärde. NO<sub>2</sub>-koncentrationerna riskerar att överskrida gränsvärden som årsmedelvärde men förväntas att klara MKN som dygnsmedelvärde. Högsta timmedelkoncentrationen år 2030 av NO<sub>2</sub> riskerar att överskridas.

Trenden att NO<sub>2</sub>-koncentrationerna minskar på grund av strängare utsläppsregler och fler elfordon, förväntas fortsätta.

PM10 kommer främst från friktionsslitage på vägbanor och bromsbelägg. Med de strängare riktlinjer som träder i kraft 2030 riskerar PM10-koncentrationerna inom planområdet att överskrida gränsvärdena.



*Illustrationen till vänster visar spridning av PM10, utan åtgärd vid skärmtak. Illustrationen till höger visar att spridningen av PM10 minskar då skärmtaket förses med en tät vägg mot trafiken.*

För att minska risken att MKN för PM10 överskrids, föreslås att en vägg byggs längs baksidan av skärmtaket, mot trafiken. Denna vägg kan fungera som en barriär och minskar därmed koncentrationerna av föroreningar från motorvägen. Friskluftsintag på byggnader bör placeras antingen på taket eller högt på fasaden som vetter in mot gårdsplatsen för att minska exponeringen för föroreningar.

Modellresultaten visar att minskningen är tillräcklig för att sänka koncentrationerna inom detaljplanområdet, där människor förväntas vara, till

under MKN som träder i kraft år 2030. Bedömningen är kvävedioxidhalterna minskar i samma omfattning som PM10.

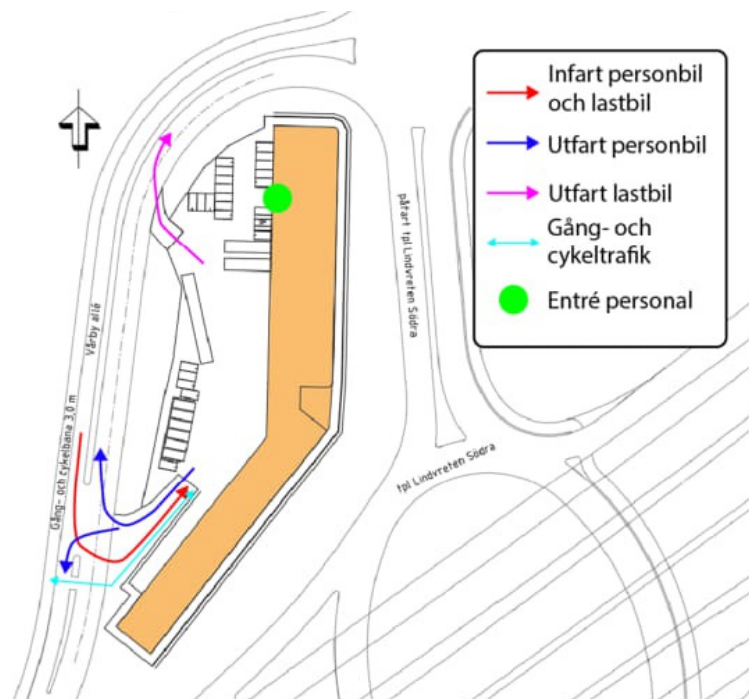
Planbestämmelser införs som säkerställer att skärmtaket förses med en tät vägg mot trafiken, samt att friskluftsintag placeras på tak eller på fasad som är vänd bort från trafiken.

## Trafik

### Gatustruktur och trafik

Detaljplanen medför inte några ändringar i den övergripande gatustrukturen. Den planerade verksamheten inom området är direkt kopplad till Trafikverkets uppdrag som väghållare, och området kommer inte att vara tillgängligt för allmänheten. Personal som arbetar på platsen kommer mestadels att ta sig hit per bil.

Planområdets in- och utfart är mot Vårby allé. Antalet körfält på Vårby allé planeras att minskas från två till ett, på sträckan från söder om den södra in- och utfarten, fram till den norra utfarten, vilket leder till en smalare vägsektion.



*Princip för trafikförsörjning till området.*

De fordonsrörelser som alstras genom exploateringen beräknas uppgå till 40–80 personbilar per dygn samt cirka 12 vägassistansfordon (TMA-bilar) och lastbilar. Detta bedöms ha försumbar påverkan på befintliga beräknade trafikflöden (minst cirka 8 000 fordon/dygn ÅDT) på Vårby allé och i cirkulationsplats. Planförslaget innebär bibehållen framkomlighet för busstrafik på Vårby allé.

Körspår har studerats för de funktioner som ska inrymmas på platsen. Inom området för underhållsdepån har trafiklösningen tillgodosett följande funktioner:

- Väntytta utanför grind, så att trafiken på Vårby allé inte förhindras



- Tillräckligt sidoområde (avstånd till allmän väg)
- Tillräcklig yta för navigering inom området och angöring till byggnader, hämtning och lossning av containrar etcetera.
- Tillgänglighet för räddningstjänst.
- God sikt vid utfart

#### *Gång- och cykeltrafik*

En gång- och cykelpassage planeras över Vårby allé, omedelbart söder om den södra in- och utfarten, så att gående och cyklister kan nå området på ett säkert vis. Avsmalningen till ett körfält på denna sträcka bidrar positivt till trafiksäkerheten. Möjligheter finns att ta sig till fots till exempelvis snabbmatsrestaurang vid Kungens kurvaleden.

#### *Kollektivtrafik*

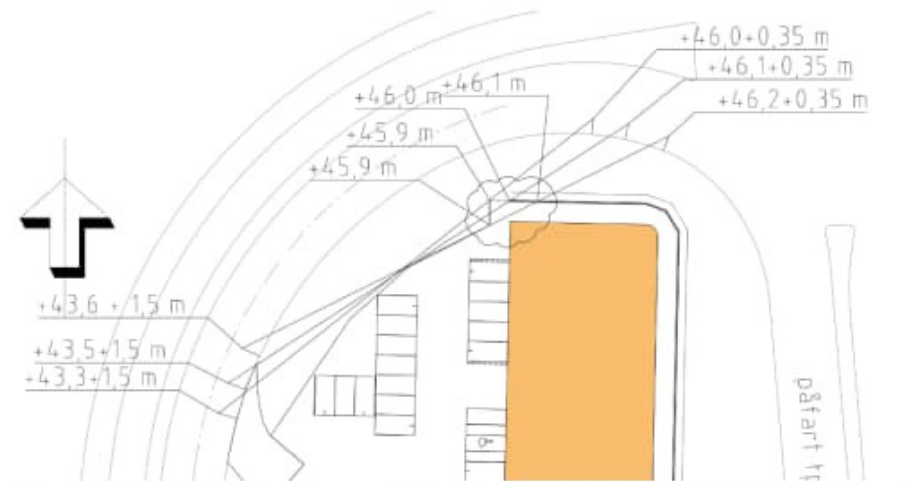
Området har god tillgänglighet till kollektivtrafik genom närheten till busshållplatser och Vårby station, samt att ett övergångsställe planeras över Vårby allé, som sammankopplar området med gång- och cykelvägnätet.

#### *Parkering*

Tillräcklig yta för parkering erhålls. Bedömningen är att 20 platser för personbil, samt 5 cykelparkeringar under tak vid entré behövs för verksamheten, och som tillgodoses inom området. Plats för uppställning av sex containrar, vilket är krav från verksamheten kan också tillgodoses. Platsen för containrarna kommer att kringgäras med plank på tre sidor.

#### *Trafiksäkerhet- sikt*

Då verksamheten på platsen kommer att vara säkerhetsklassad ställs krav på att depån ska omges av perimeterskydd i form av stål nätspanel med minst 2,7 meters höjd. Då perimeterskyddet och byggnadernas placering påverkar siktförhållandena, har detta utretts i samband med planarbetet.



*Ur siktstudien i norra delen av planområdet, där siktlinjer bestämt läget för perimeterskyddet, så att det inte skymmer sikten på Vårby allé (höjder i RH 00).*

Med föreslagen placering av perimeterskydd, uppfylls driftens krav på sikt, under förutsättning att hastigheten på Vårby allé sänks till 40 km/h. Marginalerna är

dock relativt små i den norra delen av depå-området, vilket ställer krav på fortsatt utredning av höjderna. I detaljplanen säkerställer därför en planbestämmelse f<sub>1</sub> –Höjd på stängsel ska anpassas så att sikt på Vårby allé inte förhindras.

### **Administrativa frågor**

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av plansektionen. Planarbetet har delvis bedrivits med konsultstöd genom arkitekt Anna Maria Häggblom, Tyréns AB.

Jonas Ellenfors

Planarkitekt

