



Datum  
2026-05-04

Diarienummer  
KS-2022/972

Avsändare  
Carinna Dohi de Sousa  
08 535 365 93  
Carinna.dohi-de-sousa@huddinge.se  
Kommunstyrelsens förvaltning

## Detaljplan för Drakskeppet 1 med flera, kommundelen Vårby – information inför samråd

### Sammanfattning

Kommunstyrelsen beslutade den 15 juni 2022 att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta ny detaljplan för Drakskeppet 1 med flera.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ny bebyggelse för bostäder, handel, service och parkering inom ett mycket stationsnära läge i Vårby Haga. Vidare är syftet en ny gestaltning av Solhagavägen och utformning av området runt Masmo station. Planläggningen syftar även till att pröva den nya bebyggelsens skala, struktur och typologi. Det gäller även hur den på ett omsorgsfullt sätt kan bidra med en ny årsring som samspelar med områdets utpekade kulturhistoriska miljö.

Projektet bygger på idén om att aktivera stråket bakom bostadshuset ”Ormen-Långe” mellan Vårby udde och Masmo station genom aktiva bottenvåningar. Det förstärker kopplingen igenom området och stärker känslan av trygghet och skapar en ökad stadsmässighet. Masmotorget utvecklas till en attraktiv målpunkt med lokaler som upplåts till service i bottenvåningar samt förbättrad orientbarhet.

Den nya bebyggelsen möjliggör för tolv bostadshus med cirka 540 lägenheter, cirka 440 kvadratmeter för kommersiell lokalyta samt 700 kvadratmeter för bibliotek och fritidsgård vid Masmotorget.

Planområdet ligger i Vårby och omfattar fastigheterna Drakskeppet 1, del av fastigheterna Ormen Långe 1 samt 4-8 som ägs av Huge Bostäder AB, del av fastigheten Haga 1:108 som ägs av Huddinge kommun samt del av fastigheten Seglet 7 som är privatägd.

Planförslaget bedöms inte ge upphov till betydande miljöpåverkan. Bedömningen har gjorts med beaktande av kriterierna i miljöbedömningsförordningen. Ett förnyat samråd för undersökningen av betydande miljöpåverkan kommer att behövas när planen går ut på samråd.

Planarbetet bedrivs med utökat förfarande och har en preliminär tidplan som anger antagande under kvartal 2 år 2028.

Förvaltningens bedömning är att uppdraget är i linje med tidigare ställningstaganden och stämmer överens med kommunens översiktsplan 2050.

### Beskrivning av ärendet

#### Bakgrund och syfte

Kommunstyrelsen beslöt den 15 juni 2022 att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att pröva ny detaljplan för Drakskeppet 1 med flera.

HUDDINGE KOMMUN



Planen syftar till att pröva ny bebyggelse för bostäder, handel och service samt en ny gestaltning av Solhagavägen och Masmo torg.

Huddinge kommun har tagit fram en utvecklingsplan för Vårby-området med syftet att planera och förverkliga områdets framtid fram till år 2050. Syfte är att stärka kopplingarna mellan Vårby Haga och Vårby Udde. Solhagavägen har en central roll som framtida stadsgata gestaltad i syfte att höja attraktiviteten och tillgängligheten mellan områdena. Att stärka kopplingar till Gömmarens naturreservat och motverka den nuvarande sociala obalansen och bristen på mötesplatser lyfts också fram som prioriterade frågor i utvecklingsplanen.

I gällande översiktsplan 2050 är området utpekad som *stadsutveckling för större förändring med behov av stärkt samband*. Detta möjliggör för en tät och blandad bebyggelse med attraktiva och tillgängliga mötesplatser. Masmotorget får en viktig roll som *centrum* till en levande stadsmiljö. Solhagavägen pekas ut som *huvudcykelstråk* för att bidra till bättre kopplingar inom Vårby-området.

Tvärförbindelse Södertörn och Spårväg Syd är två omfattande infrastrukturprojekt i direkt anslutning till planområdet och utgör viktiga drivkrafter för den pågående stadsutvecklingen. Tvärförbindelse Södertörn skapar förutsättningar att omvandla stora delar av området till en tät, urban bebyggelsestruktur med ett utvecklat lokalt centrum.

År 2017 beslutade kommunfullmäktige om ett ramavtal inom ramen för Sverigeförhandlingen samt ett objektavtal för Spårväg Syd mellan staten, Stockholms stad och Huddinge kommun. I ramavtalet åtog sig Huddinge kommun att möjliggöra 18 500 nya bostäder inom spårvägens influensområde fram till år 2035. Kommunens bostadsåtagande har justerats till 15 500 bostäder i tilläggsavtalet till ramavtalet, som beslutades 2025.

De beslutade strukturprogrammen för fritidsgård, respektive för folkbibliotek, visar på ett stort behov av fritidsgård och folkbibliotek i Vårby Haga. Planområdet bedöms kunna vara en strategiskt lämplig plats för sådana verksamheter.

## Planområdet

Planområdet omfattar cirka 2,4 hektar och ligger vid Masmo tunnelbana station, dikt an Masmobergets brant. Planområdet avgränsas av Gömmarens naturreservat i öster, vägplan för Tvärförbindelse Södertörn i norr, bostadshuset Ormen Långe i väster och Botkyrkaleden samt planerad Spårväg Syd i söder.

Planområdet omfattar fastigheterna Drakskeppet 1 och del av fastigheterna Ormen Långe 1 samt 4-8 som ägs av Huga Bostäder AB, del av fastigheten Haga 1:108 som ägs av Huddinge kommun samt del av fastigheten Seglet 7 som är privatägt.

Det finns tre gällande detaljplaner för området som möjliggör för bostäder, parkering, allmän plats samt tekniska anläggningar. Ett officialservitut belastar fastigheterna Drakskeppet 1 och Haga 1:108 för ändamålet tunnelbana. Gällande detaljplan har bestämmelsen om markreservat för ledningar samt järnvägen men det saknas bestämmelser om markreservat och djupbyggnadsbegränsning för tunnelbana. Placering av tillkommande bebyggelse har stämts av med



Storstockholms Lokaltrafik (SL). Vissa justeringar av byggnadernas placering vid Masmotorg förväntas behöva göras i det fortsatta planarbetet.

Aktuellt planområde består idag huvudsakligen av stora ytor för markparkering, trafikytor och torg med omslutande gräsmattor med ingen eller väldigt låg biodiversitet. Området är utpekad som risk för att värmeöar uppstår. Åt norr finns det en befintlig entré till Gömmarens naturreservat. Entré till naturreservatet är dock svårtillgänglig från Vårby Haga.

Den angränsande bebyggelsen består av 1960-talsbebyggelsen med huset Ormen Långe och punkthus som är hyresrätter, nyligen uppfört flerbostadshus som är bostadsrätt och vårdboende vid Solhagaparken samt äldre småhusbebyggelse.

Området ligger emellan två stora trafikleder och präglas i utkanten av mycket trafik och parkering. Området upplevs som otydligt i sin trafikstruktur vilket bidrar till att skapa otrygghet och svaga kopplingar till sin omgivning.

Centralt i Vårby Haga finns Solhagaparken med plats för sport och lek. Förutom Solhagaparken är utbudet av rekreativa målpunkter och mötesplatser i närområdet ganska litet.



Figur 1. Planområdet markeras med röd linje.

Planområdet ligger inom influensområdet för Spårväg Syd och en hållplats planeras vid Masmö station. Planering av spårvägen och utbyggnad av Tvärförbindelsen påverkar tidsplanen för när delar av detaljplanen kan genomföras.

## Planförslaget

Planförslaget innebär att befintliga parkeringsytor i stationsnära läge omvandlas till bostäder, samtidigt som lokaler tillförs vid Masmotorget. Utveckling ska på ett omsorgsfullt sätt bidra med att tillföra en ny årsring till den befintliga bebyggelsestrukturen i området. Strukturen anpassas för att skapa tydliga kopplingar inom området och till omgivande stadsdelar. Tillgängligheten stärks genom nya cykelstråk och bättre orienterbarhet.

Totalt möjliggör planförslaget tolv punkthus. Tio av dem bildar två kvarter med sammanhängande bottenvåning med fem hus i varje kvarter. Tillsammans bildar de två kvarter med fem hus i varje kvarter längs Solhagavägen. De två återstående punkthusen placeras i direkt anslutning till Masmotorget.



Figur 2. Illustrationsplan över möjlig utformning (Gestaltningsskiss, Common People 2025)

Den planerade bostadsbebyggelsen möjliggör cirka 540 lägenheter, varav cirka 70 studentlägenheter och cirka 100 ungdomsbostäder. Upplåtelseformer regleras inte i detaljplan men en variation av upplåtelseformer är att eftersträva.

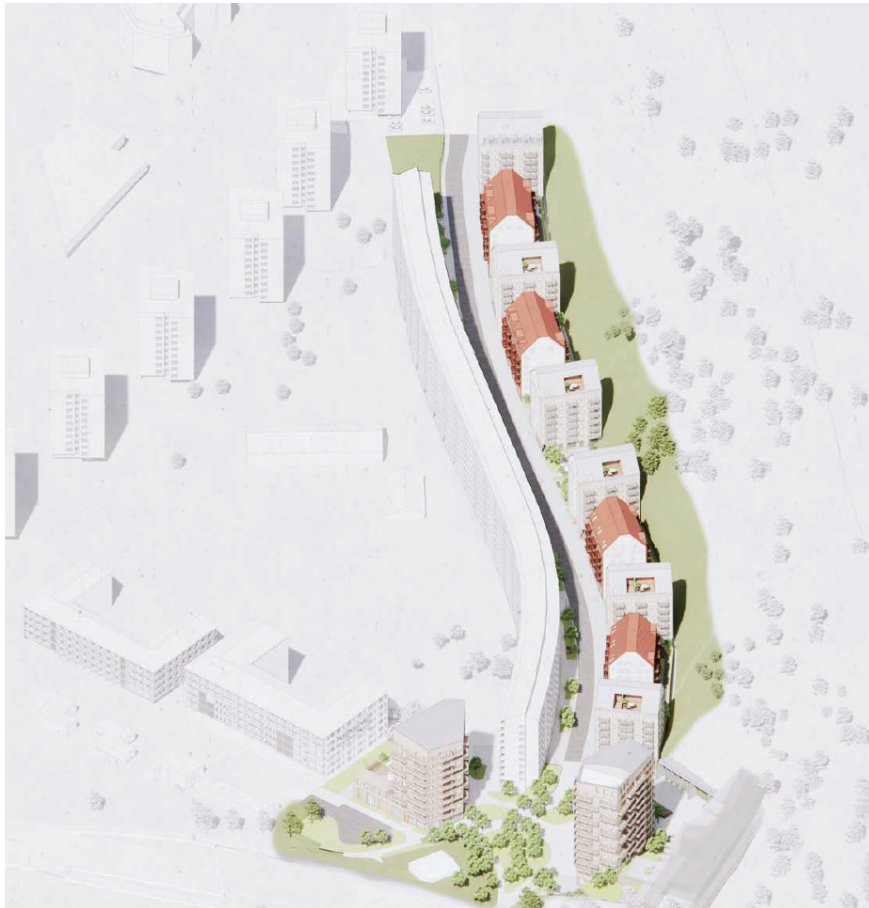
Det befintliga bostadshuset Ormen Långes höjd har varit styrande i planeringen av de nya husen omedelbart bakom Ormen Långe, längs med Solhagavägens östra sida. De nya husen har begränsats i höjd så att de inte överskrider Ormen Långes nockhöjd. Huset A1, längst norrut, påverkar inte Ormen Långes siluett och tillåts därför vara något högre med sina 10 våningar. Husen ska utformas i ljus puts och



rött tegel likt Ormen Långe. Entréerna ska vara indragna och bottenvåningarna delvis uppglasade för att skapa bättre förutsättningar för intryck av liv och rörelse även om det är funktioner som cykelrum och garage utgör en betydande del av bottenvåningarnas yta.

Mellan det norra och södra kvarteret placeras en fickpark i marknivå för utevistelse samt dagvatten- och skyfallshantering. Två elnätsstationer placeras i planområdets norra respektive södra del.

Vid Masmo torg placeras två nya punkthus med tio respektive tretton våningar som ramar in torget. Fler bostäder samt lokaler för service i och omkring torget, skapar förutsättningar för att aktivera torget. Huset närmast Solhagaparken utformas med en utdragen bottenvåning med lokal för centrumverksamhet och kan inrymma bibliotek samt fritidsgård. Att byggnaderna utformas med lokaler i bottenvåningarna kan stärka torgets funktion och liv samt skapa en ökad upplevelse av trygghet.



Figur 5. Perspektivvy från planförslaget (Illustration, Common People, 2025).

Ett gestaltningsprogram har tagits fram med utgångspunkt i kommunens arkitekturstrategi.



## Utredningar

Viktiga frågor som utretts under framtagandet av detaljplanen omfattar parkering, dagvatten- och skyfallsfrågor och kulturmiljö. Rasrisk, buller samt behovet av samordning med Region Stockholm och Trafikverket avseende tunnelbanan, den planerade Spårväg Syd och den planerade Tvärförbindelse Södertörn är viktiga frågor som kräver fortsatt utredning.

Följande utredningar har tagits fram som en del av planarbetet:

- Dagsljus, White
- Dagvatten, Bjerking
- Geoteknik, Bjerking
- Kulturmiljöutredning och antikvarisk konsekvensanalys, AIX
- Landskapsanalys, Ramböll
- Luftutredning, WSP
- Marknadsanalys, Evidens
- Miljöteknisk markundersökning, Bjerking
- Mobilitets- och parkeringsutredning, Bjerking
- Naturvärdesinventering, Naturföretaget
- Riskanalys, Brandskyddslaget
- Skyfallsutredning, Bjerking
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Huddinge kommun
- Solstudie, Arkitema
- Trafikbullerutredning, Bjerking
- Trafikutredning, Bjerking
- Vindstudie, White
- Platsanalys, Common People

## *Gator, torg och parkering*

Solhagavägen kommer få en ny gestaltning. Sträckan är en framtida viktig förbindelse mellan nya området Vårby Udde och Masmo station. På Solhagavägens östra sida planeras en separerad gång- och cykelbana, med regional standard, som ansluter till det regionala cykelstråket och de lokala stråken. Utmed Ormen Långe placeras en gångbana, möblering- och angöringszon, regnbäddar samt avfallshantering i form av nedsänkta kassuner för Ormen Långe. Gångbanorna längs med Solhagavägen sammanlänkas sedan med torgytan.

Torgytan Torgytan ges en ny gestaltning, bland annat på grund av tillkommande behov av angöring till de planerade husen närmast torg och tunnelbana.

Trafiksituationen på torget är komplex, där tunga fordon för avfallshantering och oskyddade trafikanter samsas i ett *shared space*. Detta kräver hastighetsdämpande åtgärder och tydlig materialmarkering för cykelstråket. Huset vid Solhagaparken angörs via Varvsvägen, vars vändplan kommer att behöva justeras något i både läge och utbredning.



De befintliga parkerings- och garageplatserna på markplan inom Drakskeppet 1 ersätts och omplaceras till garage under respektive bostadskvarter på fastigheten. Parkeringsplatser för all tillkommande bebyggelse placeras i garage i två våningar i den södra kvarteret och i ett plan i den norra kvarteret utmed Solhagavägen.

Ett omfattande mobilitetspaket planeras för att möjliggöra en parkeringsreduktion på 30% för både befintlig och tillkommande bebyggelse. Parkeringsreduktionen bedöms vara rimlig utifrån områdets mycket kollektivtrafiknära läge, ett redan relativt lågt bilinnehav i Masmo samt de mobilitets- och parkeringsstyrande åtgärder som föreslås. Bedömningen ligger även i linje med det pågående arbetet med kommunens nya parkeringspolicy, där lägen med mycket god kollektivtrafikförsörjning bedöms kunna hantera lägre parkeringstal än traditionella normnivåer.

Tidigare parkeringsbeläggningsstudier längs Botkyrkavägen visar dessutom att beläggningen i området generellt varit relativt låg, vilket indikerar att det faktiska parkeringsbehovet redan idag ligger under traditionella parkeringstal.

För befintlig bebyggelse bedöms omställningen ske successivt över tid genom parkeringsstyrning, mobilitetsåtgärder och uppföljning. Det reducerade parkeringsbehovet bedöms sammantaget kunna hanteras inom den planerade parkeringslösningen.

Den långsiktiga driften och förvaltningen av mobilitetsåtgärderna hanteras inom ramen för exploateringsavtal och följs upp i bygglovsskedet, där förutsättningar för åtgärdernas ytor och funktion säkerställs.

### *Dagvatten och skyfall*

En skyfallsanalys har utförts som visar att planområdets lågpunkt kommer att försvinna när Solhagavägen byggs om. En nedsänkt parkyta som kan ta emot skyfallsvatten planeras i fickparken mellan det norra och södra kvarteret. Även nedsänkta växtbäddar längs med Solhagavägen planeras för att kunna ta emot vatten vid skyfall samt infiltrera dagvatten.

För att kompensera för att en stor del av lågpunkten byggs bort finns det möjligheter att skapa en skyfallsväg norr om Ormen Långe samtidigt som det går att skapa en lågpunkt i Solhagaparken för vatten som, vid skyfall, rinner söder om Ormen Långe. Mindre åtgärder krävs också längs med Varvsgatan.

Dagvatten kommer att hanteras i regnväxtbäddar och skelettjordar i gatan och förgårdsmark. Utmed Solhagavägen planerar Stockholm Vatten och Avfall att anlägga en ny huvudvattenledning, vilket innebär en kapacitetsökning i ledningsnätet. Efter föreslagen dagvattenhantering förväntas föroreningsbelastningen ut från området att minska jämfört befintlig situation. Därför förväntas inte planen påverka recipientens förmåga att uppnå MKN negativt.

### *Buller*

Planområdet angränsar till Botkyrkaleden i söder, vilket medför bullerstörningar. En förutsättning som planförslaget arbetat med har varit att Tvärförbindelse Södertörn färdigställs enligt ursprunglig vägplan och Botkyrkaleden kan övergå



till kommunalt huvudmannaskap och få lägre hastighetsbegränsning samt minskat trafikflöde. Trafikbullerutredningen redovisar olika scenarier eftersom bullerförutsättningarna varierar beroende på om Tvärförbindelsen innebär en omvandling av Botkyrkaleden till stadsgata eller inte.

De södra husen vid torget förutsätter att Tvärförbindelsen är utbyggd och avlastar trafiken på Botkyrkaleden för att inte få för höga bullernivåer vid fasad. Fasaden på huset närmast tunnelbana (C2) uppvisar på vissa delar bullernivåer som är så höga att byggnaden som helhet inte klarar riktvärdena, även med utbyggd Tvärförbindelse Södertörn enligt ursprunglig vägplan.

Byggstartsbeskedet för Tvärförbindelse Södertörn, redovisat i april 2026, påverkar alla scenarier som redovisas i trafikbullerutredning. Bullerfrågorna behöver därför fortsatt utredas utifrån de nya förutsättningarna.

Planarbetet bedrivs med utökat förfarande.

Beräknad tid för samråd är cirka fyra veckor.

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Enligt miljöbalken (6 kap. 5–6 §§) ska kommunen undersöka om en detaljplan kan medföra betydande miljöpåverkan. Undersökningen har gjorts utifrån kriterierna i 5§ och 10-13 §§ miljöbedömningsförordningen.

Därefter ska kommunen, enligt 6 kap. 7 § miljöbalken, fatta ett beslut om planen innebär betydande miljöpåverkan eller inte.

Kommunen bedömer att detaljplanen inte medför betydande miljöpåverkan. Det innebär att någon strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behöver tas fram (6 kap. 3 § miljöbalken).

Samråd om undersökning av betydande miljöpåverkan har genomförts med länsstyrelsen som delar förvaltningens bedömning. Ett förnyat samråd för undersökningen av betydande miljöpåverkan kommer ske samtidigt som planen går ut på samråd då plangränsen justerats något sedan tidigare samråd i denna fråga.

## Genomförande

Genomförandetiden för större delen av detaljplanen är tio år och börjar gälla från det datum planen vunnit laga kraft. Genomförandetiden för det område som omfattas av vägplan med tillfällig nyttjanderätt kommer ha förskjutit genomförandetid.

Huddinge kommun ska vara huvudman för allmän platsmark. Detta innebär att kommunen har ett ansvar för uppförande, drift och underhåll av den allmänna platsen. Kommunen kommer teckna exploateringsavtal med Huga Bostäder AB samt mark- och genomförandeavtal med Titania Projektutveckling AB senast i samband med att detaljplanen antas av kommunen. Avtalen kommer i detalj reglera ansvars- och kostnadsfördelningen mellan kommunen och exploatörerna gällande genomförandet av detaljplanen.



Förutsättningar för mobilitetsåtgärder, såsom ytor för bilpool och cykelparkering samt möjligheter till uppföljning, regleras i exploateringsavtal respektive mark- och genomförandeavtal mellan kommunen och exploatörerna. Genom att koppla åtgärderna till bygglovsprocessen säkerställs att de fysiska förutsättningarna för mobilitetspaketet finns på plats vid inflyttning.

Utbyggnad av allmän plats kommer ske etappvis. Åtgärder i fickparken samt anläggande av gator och ledningar bedöms ske i huvudsak mellan kvartal 3 2029 till kvartal 2 2031. Byggnation av bostäder kan påbörjas kvartal 2 2031. Ombyggnation av torget och övrig finplanering genomförs etappvis i takt med att byggnation på kvartersmark färdigställs.

### **Förvaltningens synpunkter**

Detaljplaneförslaget innebär en förtätning och ny årsring i Vårby Haga. Områden som idag består av trafik- och parkeringsytor, naturmark, torg och parkmark föreslås för tätare stadsbebyggelse, park, ny gestaltning av torg och gator.

Detaljplanen överensstämmer med tidigare beslut om att utveckla Vårby Haga och mark i stationsnära lägen. Detaljplanen bedöms även vara en konkretisering av utvecklingsplanen för Vårby 2050 och överensstämmer med dess intentioner.

Förvaltningen ser positivt på framtagandet av en ny detaljplan för området kring Solhagavägen och Masmo torg då det möjliggör för ökad bostadsbebyggelse inom Spårväg Syds influensområde samt bidrar till ökad service kring torget och dess utveckling som en viktig bytespunkt för kollektivtrafik.

Tillgängligheten i området kommer förbättras i och med planförslaget. Det bedöms bli tryggare för barn, gående och cyklister samt skapa positiva förutsättningar ur ett äldre- och funktionshinderperspektiv.

Den tillkommande bebyggelsen förhåller sig till den rådande skalan och tillkommer främst i utkanten av befintlig bebyggelse. Masmotorget stärks som stadsdelscentrum genom en omgestaltning av torget och lokaler i bottenvåningarna. Möjligheten att planera för bibliotek och fritidsgård bidrar till att skapa en attraktiv och inkluderande mötesplats för olika åldersgrupper.

Detaljplanen förväntas bidra till måluppfyllnad för flera av kommunens uppsatta mål i översiktsplanen genom att möjliggöra för Ett hållbart Huddinge 2030. Detta för att bidra till Attraktiva bostadsområden som utgår från målen att Växa genom förtätning i kollektivtrafikhärlägen och Effektiv markanvändning.

Förvaltningens bedömning är att uppdraget ligger i linje med tidigare ställningstaganden och överensstämmer med kommunens översiktsplan 2050. Bedömningen är att planförslaget är lämpligt att sända ut på samråd.

### **Avväganden avseende hållbarhet**

I planarbetet behandlas hållbarhetsaspekter utifrån ekologiska, ekonomiska och sociala perspektiv.

En socialkonsekvensanalys (SKA) med en integrerad barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram. Syftet med BKA/SKA är att kartlägga hur området används och upplevs idag utifrån barns- och ungas perspektiv samt de som bor



och vistas i området idag. Sammanfattningsvis visar kartläggningen att det saknas platser och målpunkter för äldre barn, att man upplever brister i kopplingarna till omgivande områden och att torget inte används idag. Befintlig torgutformning anses hindra aktiviteter som torgmarknad.

Planen förväntas underlätta vardagslivet genom tillskottet av nya lokaler för service vid Masmotorget. Fler bostäder och boende på platsen kommer ge positiva effekter utifrån ett ökat underlag för service och fler valmöjligheter vad gäller bostadsformer. Förslaget möjliggör också för verksamheter som bibliotek och fritidsgård vilket är ett mycket positivt tillskott för alla åldersgrupper, särskilt för äldre barn. Torggestaltningen och tillskapandet av öppna ytor möjliggör för olika evenemang och möten vilket bidrar till ökad delaktighet och inflyttande.

Planens genomförande förväntas ha positiva effekter på sammanhållning och jämlikhet genom en stärkt platsidentitet. Planförslaget bidrar med viss förbättring av den upplevda tryggheten då markparkeringar byggs bort. Upplevelse av otrygghet kan kvarstå främst vid tunnlar och entréer till området.

### Avväganden avseende funktionsvarierades och äldres önskemål och behov

Ur ett äldreperspektiv bedöms detaljplanen medföra förbättrad tillgänglighet och orienterbarhet för rörelsehindrade och äldre. Planen bedöms även bidra till ökad trygghet genom bättre belysning och fler fönster mot allmän plats. Nya lokaler och möjligheten till ett bibliotek vid Masmotorget skapar fler mötesplatser, vilket är positivt för samtliga målgrupper. Ett utökat utbud av lägenheter i varierande storlek samt en attraktiv gårdsmiljö kan dessutom bidra till att fler väljer att bo kvar i stadsdelen.

### Avväganden utifrån barnkonventionen

Barnkonsekvensanalysen betonar ytterligare vikten av att förbättra miljöer för barn och unga inom planområdet. Belastningen på Solhagaparken anses öka med de planerade bebyggelsen och behovet av en större lekplats inom planområdet kan vara aktuell. Planförslaget bidrar inte med några nya platser för organiserad idrott eller kulturaktiviteter utomhus, vilket är en tydlig brist, särskilt för äldre barn och ungdomar i närområdet. Önskemål som har framkommit under arbetet är plats för utegym och vinteraktiviteter, såsom pulkabacke, detta tillgodoses inte i planen men bör beaktas.

Det är särskilt viktigt att hänsyn tas till barn och ungas behov i utformning av både Solhagavägen och torg för att bidra med platser som efterfrågas av särskilt äldre barn. Den föreslagna fickparken längs Solhagavägen anses som ett positivt inslag som kan utvecklas till en aktiv mötesplats för unga. Aktiviteter riktade till äldre barn och ungdomar bör dock inkluderas för att möjliggöra detta.

En omgestaltning av torget med plats som möjliggör för bibliotek och fritidsgård bedöms ha mycket goda effekter på barn och ungas möjligheter att på jämlika villkor få ta plats i det sociala rummet. Det bidrar med mötesplatser året runt där olika åldersgrupper kan integrera och kontakter inom grannskapet kan förstärkas.



## Ekonomiska och juridiska konsekvenser

Exploatörerna svarar för alla kostnader för framtagandet av detaljplanen enligt upprättat plankostnadsavtal.

Exploatörerna ska finansiera all byggnation inom kvartersmark samt områdesspecifika anläggningar inom och i anslutning till planområdet. Exploatörerna ska stå för de faktiska kostnaderna för områdesspecifika allmänna anläggningar. Exploatören ska även bidra till allmänna anläggningar inom utvecklingsplanen för Vårby.

Exploatörerna ska erlægga medfinansieringsersättning för Spårväg Syd.

Kommunen kommer att få intäkter från markförsäljning och kommunens driftkostnader bedöms öka i mindre utsträckning. Sammantaget bedöms projektet ge ett positivt nettoresultat.

Detaljplanen medför inga juridiska konsekvenser för kommunen.

Carinna Dohi de Sousa

Planarkitekt