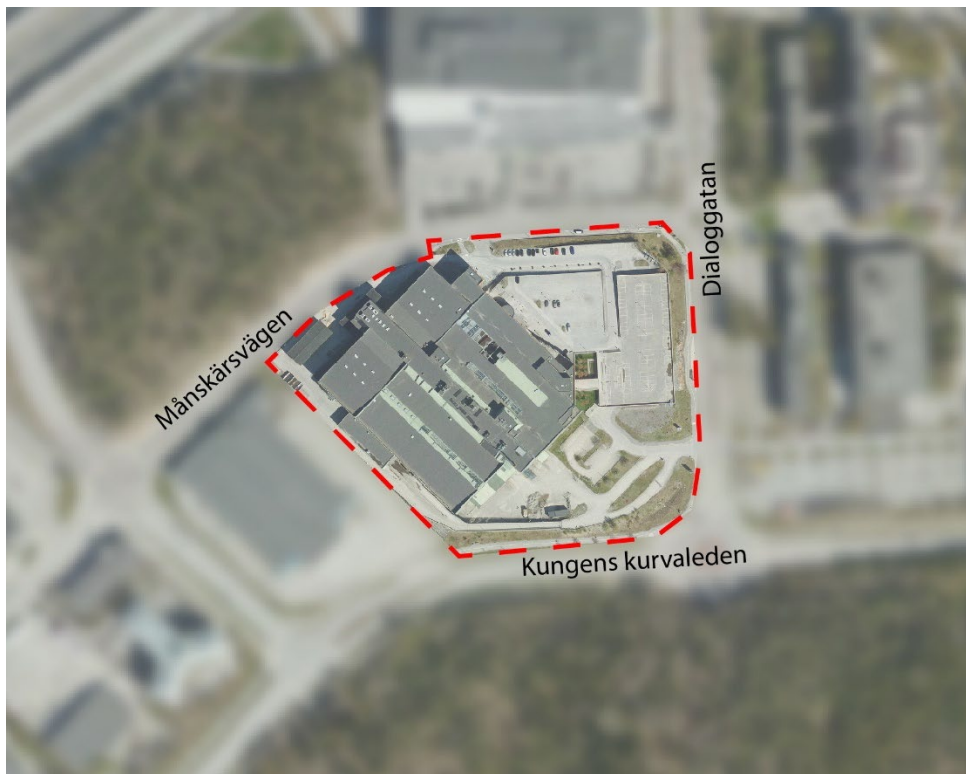


# Planbeskrivning

## Detaljplan för livsmedelshandel m.m. på Segmentet 1 inom kommunal Kungens kurva



## Samrådshandling

*Kommunstyrelsens förvaltning, 4 mars 2026  
Samhällsbyggnadsavdelningen  
KS-2025/366*

## Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att pröva lämpligheten för livsmedelshandel och drivmedelsförsäljning inom fastigheten Segmentet 1 i Kungens kurva.

Planområdet omfattas av utvecklingsplan för Kungens kurva (godkänd 2023) och översiktsplanen 2050. Planområdet angränsar till planprogrammet för Diametern samt till den planerade dragningen av Spårväg syd. Hänsyn har tagits till båda dessa projekt och planförslaget bedöms stämma överens med den övergripande planeringen.

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

Planläggningen sker med ett standardförfarande.

Samråd äger rum under kvartal 1 år 2026. Granskning planeras äga rum under kvartal 3 år 2026 och antagande under kvartal 1 år 2027. Uppförande av drivmedelsstation, parkeringsdäck samt ombyggnation av befintlig byggnad beräknas ta cirka ett år. Den nya verksamheten bedöms flytta in hösten 2028.

Ansvars- och kostnadsfördelning regleras i tillhörande genomförandeavtal.

## Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2026-03-04
- Plankarta med bestämmelser, 2026-03-04
- Fastighetsförteckning, 2026-02-26

# Innehåll

<b>Sammanfattning.....</b>	<b>2</b>
<b>Detaljplan.....</b>	<b>4</b>
<b>Beskrivning av detaljplanen .....</b>	<b>4</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>11</b>
<b>Planeringsförutsättningar .....</b>	<b>15</b>
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>22</b>
<b>Avvägande mellan allmänna och enskilda intressen.....</b>	<b>33</b>
<b>Planeringsunderlag.....</b>	<b>34</b>
<b>Administrativa frågor .....</b>	<b>34</b>

## Projektgrupp

Björn Gyllensten, Plansektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Jelena Marsh, Plansektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Tara Azimi, Mark- och exploateringssektionen, Kommunstyrelsens förvaltning

Andrija Ilic, Sektionen för strategi och offentlig miljö, Kommunstyrelsens förvaltning

## Detaljplan

### Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är dels att bekräfta befintlig bebyggelse och användning inom fastigheten Segmentet 1, dels att möjliggöra livsmedelshandel och drivmedelsförsäljning. Detaljplanen syftar även till att ge förutsättningar för mindre tillbyggnader och uppförande av ytterligare parkeringsdäck. Den befintliga byggnaden bedöms intressant ur ett kulturmiljöperspektiv, varför avsikten är att tillkommande byggnadsverk ska utformas med hänsyn till byggnadens värden.

I den sydöstra delen av fastigheten reserveras mark för att möjliggöra en framtida dragning av Spårväg syd. Spårvägen planeras gå i eller längs med Kungens kurvaleden och Dialoggatan, och visst intrång på fastigheten Segmentet 1 kommer troligen att krävas.

### Plandata

Lägesbestämning, areal, markägoförhållanden och markförhållanden  
Planområdet omfattar fastigheten Segmentet 1 samt del av omkringliggande fastighet Kungens Kurva 1:1 (väg). Del av den kommunala fastigheten ingår i planområdet för att möjliggöra reglering av utfartsförbud i plankartan.

Planområdet är cirka 4,5 hektar stort.

Segmentet 1 är i privat ägo, medan Kungens Kurva 1:1 ägs av kommunen. Planområdet utgörs huvudsakligen av väg, industribyggnad och parkering.



Figur 1: Till vänster, bild över fastigheten med planområdet enligt röd streckad linje. Till höger, karta över Kungens kurva med ungefärligt planområde enligt röd streckad ring.

## Beskrivning av detaljplanen

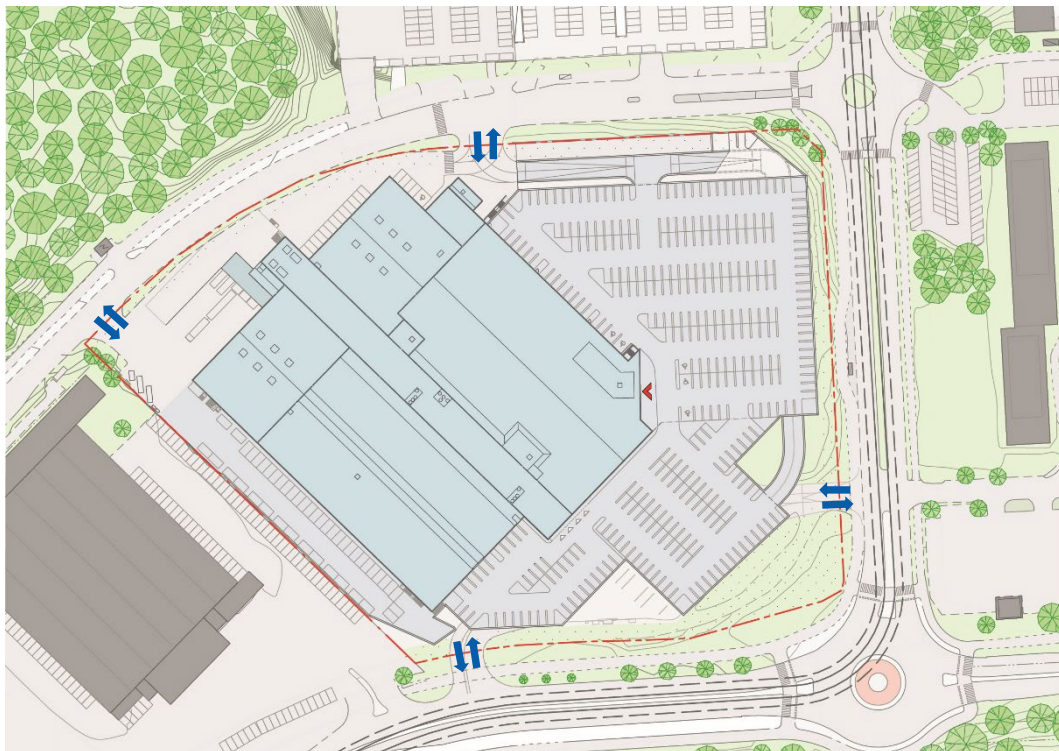
### Detaljhandel, kontor, industri och drivmedelsstation

Fastighetsägaren för Segmentet 1 avser att utveckla sin fastighet, som idag rymmer handelsverksamhet, till handel med livsmedel samt drivmedelsförsäljning. Den aktör som planerar att etablera sig på platsen är verksam inom grossist- och detaljhandel.

Utöver detta är syftet med detaljplanen även att bekräfta befintlig bebyggelse och användning. Det innebär att fastigheten kommer inneha en flexibilitet i vilken verksamhet som kan inhysas i byggnaden.

I likhet med gällande detaljplan från år 2018, men som inte realiserades, planeras det också för ytterligare parkering på platsen. Det befintliga parkeringsdäcket mot Dialoggatan föreslås få ett plan till och ett nytt parkeringsdäck, med drivmedelstation i bottenplanet, planeras mot Kungens kurvaleden. Drivmedelstation planeras omfatta 32 pumpar som är tvåsidigt placerade om 16 mätarskåp.

Vidare föreslås att ett bjälklag i den befintliga byggnaden rivs samt att en tillbyggnad om cirka 150 kvadratmeter för lastintag uppförs. Befintligt lastintag mot Segmentet 2 rivs. I enlighet med den gällande detaljplanen från år 2018 löses in- och utfarter från Månskärsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden.

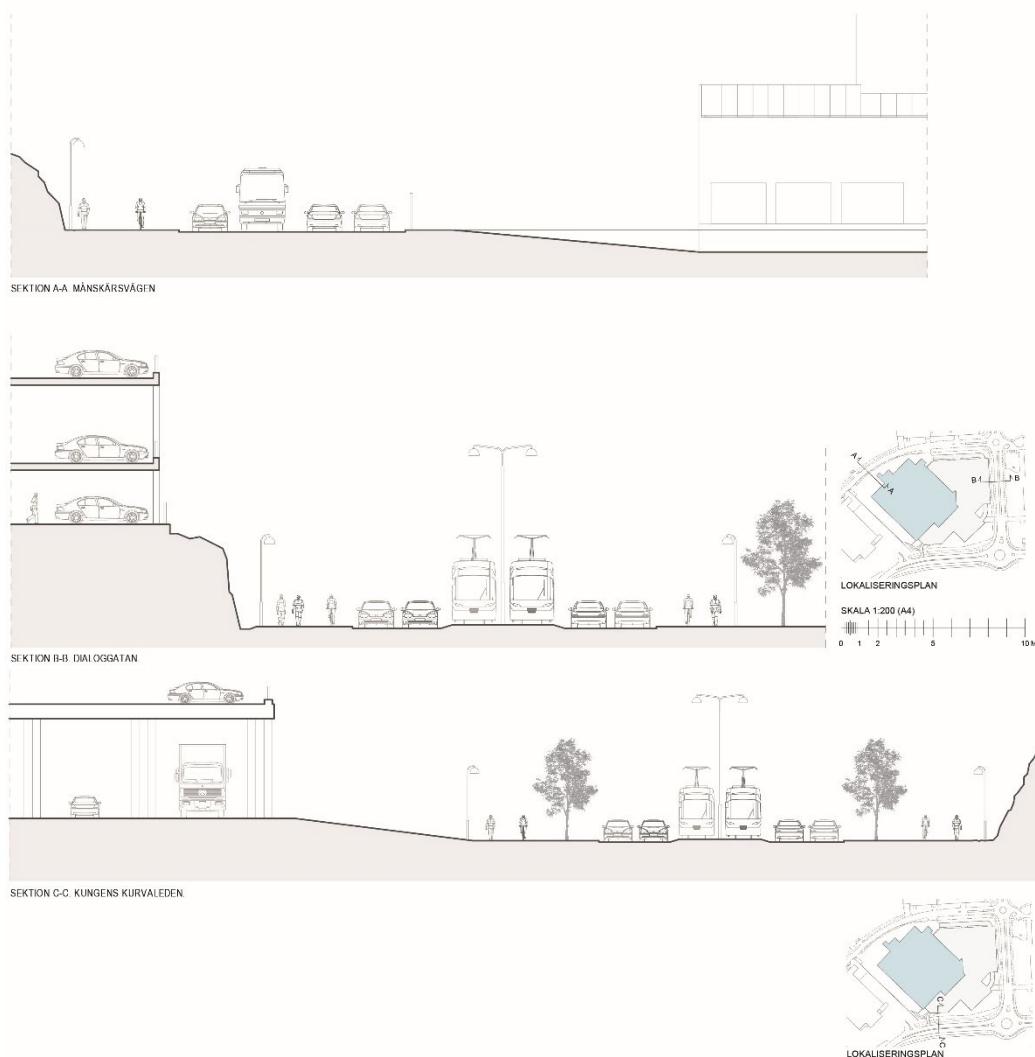


Figur 2: Befintlig byggnad är kvar (ljusblå färg), parkering för besökare i söder och öster, entréer till livsmedelshandeln enligt röd pil, varumottagning och personalparkering i nordöst, samt fyra in- och utfarter mot omkringliggande gator. Drivmedelsstationen befinner sig under parkeringsdäcket i söder. Källa: Heliark

I den sydöstra delen av fastigheten reserveras mark för att möjliggöra en framtida dragning av Spårväg syd. Spårvägen kommer troligen gå som mittförlagd i Kungens kurvaleden och Dialoggatan, vilket sannolikt kommer innebära ett visst intrång på fastigheten Segmentet 1. I samrådsversionen av plankartan är in- och utfarten mot Dialoggatan i konflikt med bestämmelsen markreservat för Spårväg syd. Markreservatet behöver samordnas med Spårväg syd och in- och utfarten till fastigheten behöver säkerställas till granskningen av detaljplanen.

Vissa delar av de omkringliggande gatorna regleras på nytt i detaljplanen. Detta görs enbart för att fastställa utfartsförbud mellan gata och kvartersmark. Inga förändringar av gaturummen föreslås.

Inom planområdet bedrivs eller har bedrivits olika kommersiella verksamheter. Avsikten är att trampolinparken ska fortsätta sin verksamhet, medan övriga ytor kommer att nyttjas av den nya aktören.



Figur 3: Sektioner som redovisar Dialoggatans, Månskärsgatans och Kungen kurvaledens framtida bedömda utformning och fastighet Segmentet 1:s möte med dessa. Källa: Heliark

### Gestaltning

I detta avsnitt redovisas detaljplanens idé kring gestaltning. Detta är en möjlig utformning. I bygglovsskedet kan annan gestaltning utkristallisera sig.

Kommunen bedömer att den befintliga byggnaden är intressant ur ett kulturmiljöperspektiv, trots att den inte är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram från år 2019. I början av 1990-talet bebyggdes fastigheten av Bonnier Fastigheter för att inrymma Bonnier Tidskrifters nya tryckeri. Byggnaden

har en karakteristisk volym med ovanlig fönstersättning. Byggnaden har genom åren rymt flera olika verksamheter men behållit sitt uttryck i färg och form.

För att bevara läsbarheten i byggnadens historia är den arkitektoniska inriktningen i detaljplanen att bevara den befintliga byggnadens värden. På vilket sätt den befintliga byggnaden kommer förändras kommer fortsatt att studeras under arbetet med detaljplanen samt under bygglovsskedet.



Figur 4: Tillkommande bebyggelse i röda volymer och befintlig bebyggelse i blåa volymer. Bild: Heliark.

#### *Landskapsbild/stadsbild*

Planförslaget medger ingen ytterligare byggrätt. Däremot planeras det för ett nytt parkeringsdäck med drivmedelsstation i bottenplan mot Kungens kurvaleden, samt ett ytterligare plan på det befintliga parkeringsdäcket mot Dialoggatan. En mindre tillbyggnad, nytt lastintag mot Månskärsvägen, av den befintliga byggnaden föreslås också. Utöver drivmedelstationen kan dessa förändringar även genomföras med gällande detaljplan.

Den tilltänkta tillbyggnaden, cirka 150 kvadratmeter, bedöms inte påverka landskaps- och stadsbilden eftersom den är av mycket liten omfattning. Det nya parkeringsdäcket mot Kungens kurvaleden och det ytterligare planet på befintliga parkeringsdäcket kommer däremot att innebära en viss visuell förändring. Dessa nya byggnadsvolymer kommer bli synliga från gatuvyn. Siktlinjer och orienterbarhet bedöms dock inte påverkas på ett betydande sätt.

Påverkan bedöms som begränsad eftersom tilläggen föreslås inom befintlig kvartersmark och det nya parkeringsdäcket placeras en bit in på fastigheten, vilket minskar deras exponering mot gaturummet. Parkeringsdäcken planeras huvudsakligen på befintliga asfalterade ytor samt gräsytor som i dag används för parkering, lastzon och annan hårdgjord mark.

#### *Räddningstjänst*

Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning i nya planområden ska beaktas i projekteringen.

#### *Avfallshantering*

Avfallshantering och källsortering sker i dag inom fastigheten. Denna hantering ska även fortsättningsvis ske inom fastigheten och utformas i enlighet med kommunens avfallsplan och renhållningsföreskrifter.

#### *Arbetsplatser*

Livsmedelshandel är en relativt arbetsplatsintensiv verksamhet. Detaljplanen bedöms möjliggöra cirka 800 arbetsplatser inom planområdet.

### **Gator och trafik**

#### *Gatustruktur*

Åtgärder krävs på kommunens vägnät för att etableringen ska vara möjligt. En åtgärd som krävs inom det korta tidsperspektivet är att trafik från E4/E20 via trafikplats Lindvreten norra tillåts svänga vänster i korsningen Videgårdsvägen – Månskärsvägen. Åtgärden innebär även att trafikanter med målpunkt i andra delar av handelsområdet kommer kunna köra på denna väg.

Ny in- och utfart öppnas upp mot Kungens kurvaleden. In- och utfarter på Månskärsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden regleras enligt principen höger in, höger ut. Leveranser till verksamheten ska ske via befintlig in- och utfart mot Månskärsvägen i fastighetens nordvästra hörn. Leveranser tillåts svänga höger och vänster. Leveranser till drivmedelsstationen föreslås ske via infart på Kungens kurvaleden och utfart mot Dialoggatan.

#### *Parkering*

Huddinge kommun har inga angivna cykel- och bilparkeringstal för externhandel. I kommunens parkeringsprogram anges att en särskild bedömning behöver göras för parkering vid externhandel. Exploatören har tagit fram en trafik- och parkeringsutredning där bedömningen av parkeringsbehovet har skett utifrån en jämförelse med handelsverksamhetens andra anläggningar i Sverige och England (Trafik- och parkeringsutredning, Bouvier Advisory, 2026-02-22). Jämförelsen har varit anläggningarnas storlek och antal parkeringsplatser som liknar det aktuella planförslaget.

#### *Cykelparkering*

Idag finns cirka 30 cykelparkeringsplatser på fastigheten och är placerade vid de olika entréerna. Planförslaget innebär en ökning av antalet cykelplatser på fastigheten och placeras tillgängligt vid entréerna. En del av cykelplatserna anpassas för fastlåsnings av större cyklar i form av lådcyklar och cykelkärror. Cykelparkering för anställda föreslås placeras inomhus i ett låst utrymme.



### *Bilparkering*

Idag finns 250 parkeringsplatser på fastigheten. Planförslaget innebär en markant ökning av antalet parkeringsplatser till cirka 700. Detta uppnås genom att ett nytt våningsplan byggs på befintligt parkeringshus samt ett helt nytt parkeringsdäck på den södra delen av fastigheten uppförs.

Parkeringsplatserna för anställda är placerade i fastighetens sydvästra hörn och delar därmed in- och utfart med leveranserna till fastigheten.

I kommunens parkeringsprogram anges att minst fem procent av samtliga parkeringsplatser, dock minst en, anpassas för rörelsehindrade. Utifrån bedömning av trafik- och parkeringsutredningen föreslås cirka två procent anpassas för rörelsehindrade.

## **Ärendeinformation**

### *Planförfarande*

Detaljplanen hanteras enligt Plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett standardförfarande.

### *Genomförandetid*

Genomförandetiden är fem år från den dag detaljplanen får laga kraft. Planförslaget innebär främst uppförande av nya parkeringsdäck med drivmedelsstation i bottenplan. Den befintliga byggnaden avses inte att rivas. En genomförandetid om fem år bedöms därför vara tillräcklig.

### *Huvudmannaskap*

Kommunen är huvudman för allmän platsmark (GATA).

### *Tidplan (preliminär)*

- |               |                       |
|---------------|-----------------------|
| • Plansamråd  | första kvartalet 2026 |
| • Granskning  | tredje kvartalet 2026 |
| • Antagande   | första kvartalet 2027 |
| • Laga kraft* | första kvartalet 2027 |

(\*Om detaljplanen inte överklagas får den laga kraft cirka fyra veckor efter antagandebeslut)

## **Motiv till detaljplanens regleringar**

Samtliga planbestämmelser följer Boverkets föreskrifter (BFS 2020:5) om detaljplan, beslutad 9 september 2020.

## **Användning av mark och vatten**

### *Allmän plats*

#### *GATA*

Användningen GATA syftar till att bekräfta befintliga kommunala gator: Kungens kurvaleden, Dialoggatan och Månskärsvägen. Delar av dessa gator omfattas av planområdet i syfte att möjliggöra reglering av utfartsförbud mellan fastigheten Segmentet 1 och gatorna. Användningen GATA preciseras inte ytterligare, vilket

ger utrymme för att gaturummen över tid kan anpassas i takt med förändrade behov.

#### *Kvartersmark*

##### *G Drivmedel*

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra uppförandet av en drivmedelsstation på fastigheten. Till skillnad från övriga användningsbestämmelser på kvartersmark avgränsas användningen G till en del av planområdet. Anledningen är att kommunen bedömer att just denna del har de bästa förutsättningarna för en drivmedelsstation.

##### *H Detaljhandel*

Användningen syftar till att möjliggöra för handel med varor och tjänster. Även verksamheter som utgör komplement till handelsverksamheten ingår i användningen. I den tidigare gällande detaljplanen för området preciserades att livsmedelshandel inte var tillåten. Syftet med den nya bestämmelsen är därför även att möjliggöra livsmedelshandel.

##### *J Industri*

Användningen syftar till att möjliggöra för produktion, lager, partihandel och annan jämförlig verksamhet. Även komplement till verksamheten industri ingår i användningen.

##### *K Kontor*

Användningen syftar till att möjliggöra för kontor, tjänsteverksamhet och annan jämförlig verksamhet. Även komplement till verksamheten kontor ingår i användningen.

##### *R Besöksanläggningar*

Användningen syftar till att bekräfta den befintliga verksamheten trampolinpark. Bestämmelsen ska tillämpas för områden för verksamheter som riktar sig till besökare, vilket trampolinparken är. Bestämmelsen har inte preciserats vilken innebär att bestämmelsen möjliggör för en flexibel användning av fastigheten.

#### **Egenskapsbestämmelser för kvartersmark**

##### *Begränsning av markens utnyttjande*

*Marken får inte förses med byggnad.*

Syftet med bestämmelser om begränsning av markens utnyttjande är att marken endast får förses med viss typ av byggnadsverk (det vill säga byggnad). Med byggnad avses PBL:s definition att det är ”en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den”. Det innebär att syftet med bestämmelsen är att inte omöjliggöra ”annan anläggning” som till exempel parkering och upphöjning av mark eller mur.

##### *Markreservat för allmännyttiga ändamål*

*z1 Markreservat för allmännyttig spårtrafik*

En ny spårväg planeras gå i eller längs med Dialoggatan och Kungens kurvaleden. Ett visst intrång på fastighet Segmentet 1 är att anta. Syftet med bestämmelsen är således att möjliggöra för spårvägens framtida eventuella intrång.

#### *Stängsel, utfart och annan utgång*

##### *Utfartsförbud*

Bestämmelsen syftar till att bekräfta de utfartsförbud som redan finns i gällande detaljplaner. Kungens kurva är ett område med hög trafikintensitet, och trafiksäkerheten behöver därför säkerställas. Syftet med bestämmelsen är att förhindra att ytterligare utfarter anordnas mot de berörda gatorna.

#### **Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark**

##### *Höjd på byggnadsverk*

*h<sub>1</sub> 0,0 Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan*

Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsens nockhöjd till liknande höjd som i gällande detaljplan, det vill säga till 82,6 meter över angivet nollplan. I den äldre detaljplanen ”0126K-15621” från 2013 reglerades nockhöjden till 82 meter. Då användes höjdsystemet RH00 och i gällande detaljplan ”0126K-16761” från år 2018 användes RH2000. Bedömningen är att 0,6 meter lades till i höjdbestämmelsen i 2018 års detaljplan för att detta ungefär är skillnad mellan de två höjdsystemen. Bestämmelsen har avrundats till 83 meter övre angivet nollplan för att hålla bestämmelsen mer flexibel.

##### *Utnyttjandegrad*

*e<sub>1</sub> 0,0 Största bruttoarea är angivet värde i kvadratmeter*

Bestämmelsen syftar till att reglera hur stor byggnad som får byggas (39 800 bruttoarea). Bestämmelsen ger flexibilitet till att välja antalet våningsplan och enkom begränsa byggrätten till nockhöjd och egenskapsgräns för prickmark. Det görs heller ingen begränsning hur mycket bruttoarea som används till de olika reglerade användningarna.

Parkeringsdäcken planeras att inte kläs in med väggar vilket gör att syftet är att dessa inte ska uppta bruttoarea.

#### **Genomförandetid**

*Genomförandetiden är 5 år och börjar gälla från och med att detaljplanen vunnit laga kraft*

På plankartan anges att genomförandetiden är 5 år från det datum detaljplanen har vunnit laga kraft. Detaljplan får inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden.

#### **Genomförande**

##### **Fastighetsrättsliga frågor**

##### *Fastighetsindelning*

Inga fastighetsrättsliga åtgärder avses genomföras på grund av den nya detaljplanen.

## Rättigheter

### *Ledningsrätt*

Rätten att anlägga och underhålla allmänna ledningar kan tryggas genom ledningsrätt. Planområdet berörs inte av några befintliga ledningsrätter och det förväntas inte heller behövas några nya i samband med detaljplanens genomförande.

Den finns en befintlig ledningsrätt 0126K-13880.1 (starkström) i de omkringliggande gatorna. Ingen förändring planeras av denna ledningsrätt inom ramen för detaljplanen. Om förändring skulle ske, görs det genom en omprövning i en lantmäteriförrättning efter ansökan av ledningshavaren.

### *Gemensamhetsanläggningar*

Detaljplanen omfattar inga befintliga gemensamhetsanläggningar och det förväntas inte heller behövas några nya i samband med detaljplanens genomförande.

### *Servitut*

Ett servitut ger en fastighet rätt att utnyttja annan fastighet på ett visst sätt. Detaljplanen berör inga befintliga servitut.

Eventuellt kommer ett servitut för Spårväg syd att behövas för det intrång som kan ske längs med Dialoggatan och Kungens kurvaleden. Det eventuella intrånget är reglerat i plankartan med ett markreservat för allmännyttiga ändamål (Z1). För att ett servitut ska kunna bildas för spårtrafiken krävs vanligen att den härskande fastigheten är en kommunal gatufastighet där markreservatet utgör en del av trafiksystemet. Denna förutsättning anses uppfyllas då kommunen är fastighetsägare och väghållare för Dialoggatan och Kungens kurvaleden.

## Tekniska frågor

### *Utbyggnad allmän plats*

Ingen utbyggnad av allmän plats föreslås i detaljplanen.

### *Utbyggnad vatten och avlopp*

De befintliga ledningssystemen för dricks-, spill- och dagvatten har kapacitet att klara av den förändring av området som detaljplanen medger. Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för Stockholm Vatten och Avfall AB som är huvudman för vatten- och avloppsledningar, dagvattenledningar och anläggningar som omhändertar dagvatten på kvartersmark.

### *Elförsörjning*

Vattenfall AB ansvarar för elförsörjningen i området. Tillkommande verksamheter planeras att anslutas till befintligt elnät. Exploatören bekostar anslutningsavgift och eventuella kapacitetshöjande åtgärder av befintlig transformatorstation.



## **Ekonomiska frågor**

### **Planekonomisk bedömning**

Exploatören står för alla kostnader förknippat med framtagandet av detaljplanen genom plankostnadsavtal. Exploatören ansvarar och bekostar också utbyggnad på kvartersmark.

### **Kommunalekonomiska konsekvenser**

Genomförandet av detaljplanen för Segmentet 1 innebär inga kostnader eller intäkter för kommunen. Ingen utbyggnad allmän plats planeras.

I det fall det blir aktuellt med ut- eller ombyggnad av allmän plats ska exploatören stå för de faktiska kostnaderna av detta.

### ***Drift- och gatuunderhåll***

Exploatören ansvarar för anläggande och drift inom kvartersmark samt för teknisk försörjning. De mindre gatuområdena, som ingår i planområdet, är medtagna för att kunna reglera utfartsförbud i fastighetsgräns. Eventuellt kommer mindre förändringar ske av befintliga gatuutrymmen i anslutning till detaljplanen. Kommunens befintliga ansvar för drift- och gatuunderhåll av dessa gator planeras att kvarstå.

### **Kostnader för fastighetsägarna**

Detaljplanen medför utgifter för exploatören i form av plankostnader och avgift för bygglov. Exploatören bekostar även eventuella anslutningsavgifter för VA, fjärrvärme, el, tele, bredband med mera.

### ***Plan- och bygglovsavgift***

Planavgift tas ut genom planavtal som upprättats mellan exploatören och Huddinge kommun. Exploatören står för alla kostnader för framtagandet av detaljplanen, inklusive tillhörande utredningar. Vid bygglovsprövning kommer därför inte någon planavgift att tas ut.

När detaljplanen har vunnit laga kraft och genomförandetiden börjat har fastighetsägarna rätt att få bygglov enligt planen. Bygglovavgiften debiteras enligt kommunens bygglovtaxa.

### ***Vatten och avlopp***

För anslutning till det allmänna VA-ledningsnätet ska avgift betalas enligt Stockholm Vatten och Avfall AB:s gällande VA-taxa. Avgiften utgörs av en anläggningsavgift (engångsavgift) och bruksavgift (periodisk avgift).

Anläggningsavgift kan enligt VA-lagen debiteras när Stockholm Vatten och Avfall AB har upprättat och anvisat förbindelsepunkten där fastigheten ska anslutas till de allmänna ledningarna. Normalt debiterar dock Stockholm Vatten och Avfall AB anläggningsavgiften efter uppmaning om anslutning av fastighetsägaren. Kontakta Stockholm Vatten och Avfall AB för mer information.

### ***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*

Inga fastighetsbildningsåtgärder bedöms nödvändiga med anledning av planen.

### *Gemensamhetsanläggningar*

Inga gemensamhetsanläggningar bedöms nödvändiga med anledning av planen.

### *Ersättning vid inlösen*

Den nya detaljplanen bedöms inte ge upphov till ersättning vid inlösen.

### *Kostnader för miljöskyddsåtgärder*

Detaljplanen möjliggör uppförandet av en drivmedelsstation. För att bygglov ska kunna beviljas krävs tillstånd enligt annan lagstiftning. Enligt den dagvatten- och skyfallsutredning som tagits fram i samband med detaljplanen behövs oljeavskiljare vid anslutning till VA-nätet. Kravet på uppförande av oljeavskiljare säkerställs i samband med tillstånds- och bygglovsprocessen. Uppförande och drift av oljeavskiljaren bekostas och ansvaras av fastighetsägaren till Segmentet 1.

## **Organisatoriska frågor**

### *Ansvarsfördelning och huvudmannaskap*

Huddinge kommun är huvudman för gata.

Fastighetsägaren till Segmentet 1 är ansvarig för anläggande och drift av tekniska anläggningar inom kvartersmarken, så som VA-ledningar.

Stockholm Vatten och Avfall AB ansvarar som VA-huvudman för allmänna VA-ledningar, allmänna dagvattenledningar och dagvattenanläggningar som avser att leda bort och ta hand om dagvatten efter att det har fördröjts och renats inom kvartersmarken.

Södertörns Fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärmeledningar på allmän platsmark och kvartersmark fram till förbindelsepunkt.

Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elledningar på allmän platsmark och på kvartersmark fram till överlämningspunkt.

Skanova AB ansvarar för teleledningar på allmän platsmark och kvartersmark fram till överlämningspunkt.

### *Avtal*

Intentionsavtal har ingåtts mellan kommunen och exploatören. Avtalet reglerar förutsättningarna för framtagandet av en ny detaljplan och förutsättningarna för genomförandet av detaljplanen. Intentionsavtalet reglerar bland annat frågor kring dagvatten, parkeringstal, markreservat till Spårväg syd samt förutsättningarna för ersättningar till övergripande allmänna anläggningar och medfinansieringsersättning till Spårväg syd som följer av tillkommande byggrätt som kan komma att tillskapas genom detaljplanen.

Exploateringsavtal ska träffas mellan kommunen och exploatören i samband med att förslag till ny detaljplan ska antas av kommunstyrelsen. Exploateringsavtalet kommer att reglera ansvars- och kostnadsfördelningen mellan kommunen och exploatören gällande genomförandet av detaljplanen. Inga överlåtelse av markområden planeras inom ramen för avtalet. Ett område inom fastigheten

Segmentet 1 avses dock kunna upplåtas för eventuellt servitut. Exploatören kommer inte att utföra några fysiska kommunala anläggningar. Eventuella åtgärder kommer behövas av allmän plats inom och i anslutning till Segmentet 1; detta ska bekostas av exploatören. Vidare ska exploatören bekosta anslutningsavgifter för vatten, avlopp, el med mera.

#### *Tidplan*

Nedan är en preliminär tidplan över genomförandet:

- Tillstånd drivmedelsstationen      sommaren 2027
- Bygglov                                      hösten 2027
- Byggstart                                  hösten 2027
- Byggnation klar                        hösten 2028

#### **Prövning enligt annan lagstiftning**

Detaljplanen möjliggör för uppförande av en drivmedelsstation. Verksamheten kräver efter lagakraftvunnen detaljplan tillstånd enligt lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) och anmälan eller tillstånd enligt Miljöbalken. Dessa efterföljande tillståndsprövningar är avgränsade till att fastställa tekniska lösningar, hanteringsrutiner och specifika driftsvillkor. Tillståndsansökan kommer, efter att detaljplanen är laga kraft, att sökas av verksamhetsutövaren.

### **Planeringsförutsättningar**

#### **Tidigare ställningstaganden**

##### **Kommunala**

##### *Detaljplaner*

Fastigheten Segmentet 1 omfattas av detaljplan för Segmentet 1 (0126K-16761) som vann laga kraft 23 november 2018. Platsen regleras med detaljhandel, kontor och industri (ej livsmedelshandel). Ett markreservat för framtida Spårväg syd regleras mot cirkulationsplatsen Kungens kurvaleden och Dialoggatan. Genomförandetiden i den gällande detaljplanen är fem år och har därmed gått ut.

I gällande detaljplan regleras i en planbestämmelse "Ej livsmedelshandel". Kommunen har därmed tidigare begränsat användningen för livsmedelshandel på platsen. Den gällande detaljplanen motiverar inte varför livsmedelshandel inte möjliggörs i planen. Begränsningen regleras heller inte i den äldre stadsplanen från 1975 ("Kungens kurva del VI"). Begränsningen infördes 2007 via en planändring över del av stadsplanen från 1975. Tillägget om "ej livsmedelshandel" motiverades inte i den planändringen. En efterföljande detaljplan från 2013 (0126K- 15621) bekräftade begränsningen "ej livsmedel" i användningsbestämmelsen. I den detaljplanen motiverades detta med att handel för "livsmedel inte får byggas ut då det finns kapacitetsproblem för trafiken i Kungens kurva".

### *Planbesked*

Kommunstyrelsen lämnade den 5 juni 2024 (§ 32) ett positivt planbesked avseende planläggning för fastigheten Segmentet 1. Kommunstyrelsens förvaltning bedömde att det inlämnade förslaget tillför positiva värden för utvecklingen av Kungens kurva, främst genom ett betydande tillskott av arbetsplatser, vilket i sin tur kan förväntas attrahera ett stort arbetskraftsunderlag till kommunen. Förvaltningen påpekade samtidigt att det finns utmaningar i förslaget som behöver studeras vidare i detaljplanearbetet. Dessa rör bland annat gestaltning och utformning, trafiksituationen, riskfrågor kopplade till föreslagen drivmedelstation samt eventuell påverkan på Spårväg syd och utbyggnadsprojektet Diametern.

### *Planuppdrag för detaljplanen*

Den 4 juni 2025 (§ 18) beslutade Kommunstyrelsen att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att påbörja planläggning för fastighet Segmentet 1. I planuppdraget bedömde förvaltningen att projektet sammantaget ligger i linje med gällande översiktsplan och utvecklingsplan, samt att förslaget tillför positiva värden för Kungens kurvas utveckling med fler arbetsplatser, fler besökare och komplement till befintlig handel.

### *Översiktsplan*

I kommunens översiktsplan 2050 (laga kraft 2024-11-11) är området markerat som regional stadskärna och stadsutvecklingsområde för större förändring. Området ligger angränsande till utpekad stamnät för kollektivtrafik och spårreservat för spårväg.

### *Utvecklingsplan*

Planområdet ingår i den kommunala utvecklingsplanen för Kungens kurva (beslutad 2023). I utvecklingsplanen är platsen utpekad som zon för blandstad där bostäder och handel kan komplettera varandra. Vidare är utvecklingsplanens vision att handeln i Kungens kurva ska kompletteras med nya koncept som ökar områdets attraktivitet både lokalt och regionalt.

Planförslaget är att en verksamhet för detaljhandel med livsmedel och drivmedelsförsäljning ska etableras på platsen. Aktören som vill bedriva handeln är etablerad inom grossist och detaljhandel. Denna typ av handel ligger i linje med utvecklingsplanens vision att handeln i Kungens kurva ska kompletteras med nya koncept som ökar områdets attraktivitet både lokalt och regionalt.

### *Kommunala beslut i övrigt*

Direkt öster om planområdet ligger det godkända planprogrammet för Diametern 2. Planprogrammet omfattar ett större område där målsättningen är att utveckla en ny stadsdel med cirka 3 500 bostäder, en stadsdelspark, två fickparker samt tillhörande kommunal och kommersiell service. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige den 10 februari 2020.

Detaljplan för Diametern 2 med flera, som utgör den första av två etapper av planprogrammet, var ute på granskning mellan den 14 april och 16 maj 2025. Detaljplanen planeras att antas av kommunfullmäktige vid årsskiftet 2025/2026. Den detaljplanen omfattar bland annat cirka 1 600 bostäder.



## Regionala

### *Regionplan*

I RUFS 2050 är Kungens kurva utpekad som en regional stadskärna, en plats i länet som har utvecklingspotential och kan komplettera Stockholm med en tät och flerkärnig region. Planområdet ligger i centrala delen av den regionala stadskärnan.

Enligt RUFS bör kommunens förhållningssätt inom en regional stadskärna vara att planera för en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö. Det innebär bland annat att arbetsplatsintensiva verksamheter, offentliga funktioner och handel bör lokaliseras till området.

I regionens kollektivtrafikplan 2050 föreslås en expressbusslinje mellan Kungens kurva/Skärholmen och Södertälje. Den planeras att passera planområdet längs med Månskärvägen.

## Övriga förutsättningar

### Riksintressen

Inga riksintressen finns i planområdet. Cirka 180 meter väster om planområdet finns riksintresse för kommunikation (E4:an) och cirka 70 meter öster om planområdet finns riksintresse för totalförsvarets påverkansområde övrigt.

### Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Det finns inga områden inom planområdet som omfattas av hushållningsbestämmelserna i miljöbalkens tredje kapitel.

### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Planområdet ingår i vattenförekomsten Rödstensfjärden som är en del av Mälaren. Vattenförekomsten har en god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status. Ämnen som inte uppnår god kemisk status är Hg, PBDE, TBT och PFOS.

### *Miljökvalitetsnormer för luft*

Enligt SLB-analys är det i dagsläget god luftkvalitet i området för både miljökvalitetsnorm och miljömål. Lokalt längs Dialoggatan och Månskärvägen är MKN i den nedre utvärderingströskeln för NO<sub>2</sub> respektive över miljömål för PM<sub>10</sub>.

### *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. Buller som påverkar planområdet kommer främst från Kungens kurvaleden, Månskärvägen och Dialoggatan.

## Miljö

### *Mark, vegetation, naturvärden och ekosystemtjänster*

Planområdet befinner sig något topografiskt högre än omkringliggande vägar, främst mot Dialoggatan där byggnaderna vilar på berg. Planområdet sluttar svagt söderut mot Kungens kurvaleden. Majoriteten av ytan är hårdgjord med enstaka

träd vid parkeringsplatserna samt en del gröna stråk längs öst mot Dialoggatan och syd mot Kungens kurvaleden.

Inga naturvärden finns inom planområdet då majoriteten är hårdgjord och saknar kopplingar till befintliga naturvärden. Norr om planområdet, förbi Månskärsvägen, finns ett parti med skog med högt, påtagligt och visst naturvärde. Söder om planområdet, förbi Kungens kurvaleden, är Gömmarens naturreservat beläget. På platsen förekommer inga ekosystemtjänster av betydelse.

#### *Rekreation och friluftsliv*

Inom planområdet, eller i dess direkta närhet, förekommer ingen utpekad rekreation eller friluftsliv. Söder om planområdet, på andra sidan Kungens kurvaleden, ligger dock Gömmarens naturreservat som inrymmer sådana värden.

#### *Skyfall och dagvatten*

Enligt Scalgo och Huddinge kommuns skyfallsanalys råder ingen problematik kring översvämning på fastigheten. Dagvatten rinner mot fastighetens lågpunkt i söder där vatten uppsamlas för att sedan rinna vidare mot det kommunala vägnätet. Kommunens dagvattenstrategi ska följas, där rening och fördröjning efter exploatering ska ske för att inte försämra nuvarande situation.

Dagvattenflödet för befintlig situation är 641 l/s. Fördröjning och rening är bristfällig.

### Geotekniska och hydrologiska förhållanden

#### *Geologiska förhållanden och markradon*

Fastigheten består till största del av fyllnadsmassa och en del urberg österut mot Dialoggatan. Sulfidberg har påträffats och undersökts inom ramen av planprogrammet för Diametern. Risken för detta kan därmed inte uteslutas för Segmentet 1.

Fastigheten har ingen radonklassning.

#### *Hydrologiska förhållanden*

Mälaren är dricksvattentäkt och östra Mälaren är vattenskyddsområde med skyddsföreskrifter. Skyddsföreskrifterna innebär bland annat att utsläpp av förorenat dagvatten från exempelvis parkeringsplatser inte får ske direkt till ytvattnet utan rening. Inget grundvatten påträffades under markundersökningen som genomfördes 2017 för den nu gällande detaljplanen (2018). Resultaten från ny geoteknisk undersökning (en del av dagvatten- och skyfallsutredningen) påvisades inte heller några grundvattennivåer vid provpunkterna.

Infiltrationsmöjligheterna inom planområdet är låga på grund av andelen hårdgjord mark.

### Hälsa och säkerhet

#### *Förorenad mark*

I arbetet med den gällande detaljplanen för fastighet Segmentet 1 upprättades år 2017 en miljöteknisk markundersökning. Utredningen visade att inga uppmätta halter översteg riktvärdena för KM, MKM eller MRR. Inga ytterligare

undersökningar eller åtgärder bedömdes därmed nödvändiga. Den verksamhet som bedrivs inom området i dag bedöms inte innebära risk för markförorening.

#### *Buller, stomljud och vibrationer*

Bullerkällorna i närheten av planområdet är koncentrerade längs bilvägarna vid Kungens kurvaleden, Månskärsvägen och Dialoggatan med en bullernivå om 60–65 dBA. Centralt inom fastigheten är bullernivåerna mellan 50–55 dBA respektive 55–60 dBA. Planområdet bedöms inte omfattas av risk för störande stomljud eller vibrationer.

#### *Risk för ras, skred och erosion*

Mindre del av planområdet är i översiktsplanen utpekad för risk för skred.

#### *Värmeöffekt*

Kungens kurva handelsområde är utpekad i kommunens översiktsplan (2050) som riskområde för urbana värmeöar. Fastigheten är mestadels hårdgjord vilket innebär högre risk för urban värmeö.

#### *Byggnadsfritt avstånd till statlig väg*

Väster om planområdet går Trafikverkets väg E4. Det är mer än 150 meter mellan planområdet och motorvägen. Bedömningen är att detaljplanen inte behöver ta hänsyn till byggnadsfritt avstånd till statlig väg.

#### *Farligt gods*

Väster om planområdet går Trafikverkets väg E4:an. Det är mer än 150 meter mellan planområdet och motorvägen varför bedömningen är att risk för farligt gods inte behöver utredas utifrån den aspekten. Planläggningen prövar dock lämpligheten med att uppföra en ny drivmedelsstation. En riskbedömning har tagits fram för att utreda förutsättningarna för drivmedelsstationens alstrande av farligt gods i Kungens kurva.

#### *Störande verksamheter*

Inga störande verksamheter förekommer i området. Kungens kurva är en handelsplats med mycket trafik och transporter som kan bidra med bland annat buller. Inga av de närliggande verksamheterna är dock klassade som störande.

#### *Kulturmiljö*

##### *Kulturmiljövärden och fornlämningar*

I Huddinge kommuns kulturmiljöprogram från år 2019 finns inga särskilt utpekade kulturmiljöer eller byggnader inom eller i närheten av planområdet. Det finns inga kända fornlämningar i planområdet.

#### *Social hållbarhet*

Planområdet omfattar varken befintliga bostäder eller kommunal verksamhet för barn eller unga. I dagsläget finns en målpunkt i byggnaden för barn och unga, en befintlig trampolinpark. Utöver byggnaden består platsen av parkeringsytor och angöring. Parkeringsytor kan upplevas som otrygga, särskilt kvälls- och nattetid när verksamheterna är stängda. Det finns dock inga kända problem med otrygghet på platsen.

### *Arbetsplatser, offentlig och kommersiell service*

Det finns ingen offentlig service inom eller i anslutning till planområdet. I planområdet bedrivs idag endast en kommersiell verksamhet (trampolinpark). Tidigare befann sig Bygghemma, Folkhemmet, KungSängen och Jollyroom här. Platsen domineras av handel med tillhörande arbetsplatser.

### **Trafik**

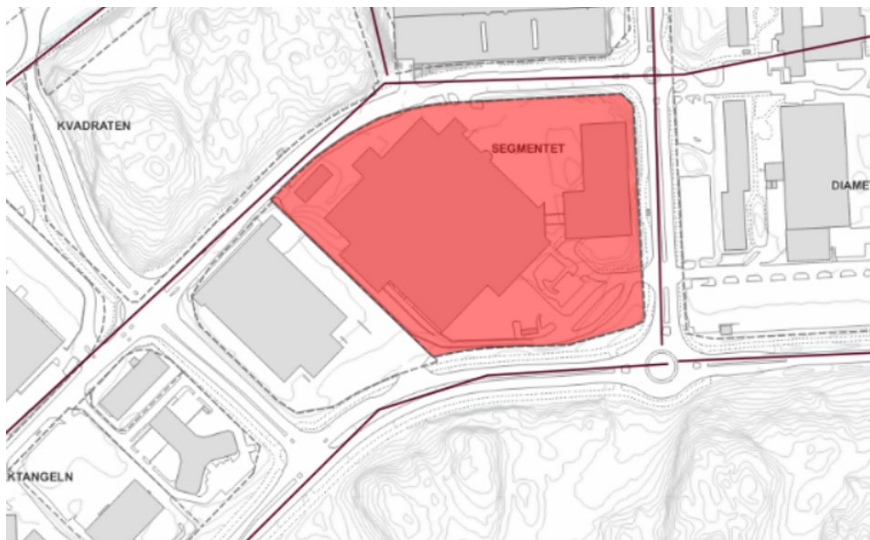
#### *Gatustruktur*

Planområdet angränsar till huvudgatorna Månskärsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden. I förlängningen ansluter Dialoggatan och Kungens kurvaleden till övriga delar av handelsområdet där andra stora handelsverksamheter finns. Planområdet är beläget i handelsområdes sydvästra del och ligger därmed strategiskt till med närhet till trafikplatserna Lindvreten södra och Lindvreten norra för anslutning till och från E4/E20. Planområdet och handelsområdet i stort är i dag kraftigt bilorienterat och alstrar personbilstrafik och leveranser i stor omfattning.

#### *Gångtrafik*

Planområdet omges av kommunens övergripande gångvägnät. Gångbana i kombination med cykelbana finns på Månskärsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden. På Månskärsvägen finns ett obevakat upphöjt övergångsställe för både gående- och cyklister att ta sig in på fastigheten från gång- och cykelbanan längs med Heron City.

Handelsområdets bilorienterade utformning och avståndet mellan verksamheterna påverkar attraktiviteten för gång som färdmedel negativt.



*Figur 5: Prioriterat gångvägnät enligt röda linjer. Planområdet markerat i rött. Källa: Gångplan för Huddinge*

#### *Cykeltrafik*

Flera av kommunens utpekade cykelstråk omger fastigheten. På Månskärsvägen i norr löper ett lokalt cykelstråk som binder samman Dialoggatan med västra delen av Månskärsvägen, vidare mot Pyramidbacken. Huvudcykelstråk löper längs med Dialoggatan i öst och Kungens kurvaleden i syd. Gående- och cyklister som når

planområdet söderifrån kan idag ta sig in på fastigheten via den befintliga in- och utfarten på Dialoggatan.

#### *Kollektivtrafik*

Kollektivtrafikförsörjningen är god med flera busslinjer i området. Hållplatslägen för buss ligger på gångavstånd från planområdet. På Dialoggatan ligger hållplats "Månskärsvägen" och på Månskärsvägen ligger hållplats "Pyramidbacken".

Området trafikeras av busslinjerna 173: Skarpnäck – Skärholmen, 710: Skärholmen – Sörskogen, 737: Skärholmen – Tumba station, 740: Björnkulla – Flemingsbergs station – Huddinge sjukhus – Skärholmen – Kungens kurva, 748: (Liljeholmen) – Fittja – Södertälje centrum, samt 865: Handen station – Skärholmen.

Turtätheten på busslinjerna varierar beroende på linje och tidpunkt på dygnet. Stombusslinje 173 har högst turtäthet med avgångar var 10:e minut.

#### *Biltrafik*

Fastigheten har i dagsläget tre anslutningspunkter till det allmänna vägnätet. Två anslutningspunkter finns på Månskärsvägen, varav den ena används för leveranser i nordväst och i öst för personbilstrafik. Den tredje anslutningen finns på Dialoggatan i fastighetens sydöstra del.



Figur 6: Anslutningspunkter till det allmänna vägnätet. Röd linje markerar utfartsförbud i gällande detaljplan. Källa: Trafik- och parkeringsutredning, Bouvier Advisory, 2026-02-22

Det är inte tillåtet att svänga vänster i korsningen Videgårdsvägen – Månskärsvägen för trafik från E4/E20 och Skärholmen via Lindvreten norra. Trafik som ska till Segmentet 1 från detta håll behöver köra via Kungens kurvaleden och Dialoggatan. För trafik som kommer från övriga delar av handelsområdet finns inga sådana begränsningar.

Idag finns endast en aktiv verksamhet (trampolinpark). Det har tidigare funnits flera verksamheter med liknande karaktär, där besöken varar längre tid och mindre omsättning av bilar under maxtimmen, i jämförelse med andra verksamhetstyper. Då alla verksamheter utom trampolinparken har flyttat ut blir dagens användning av fastigheten något missvisande vad gäller trafikallstring.

För en mer relevant bild och användning av fastigheten baseras trafikallstringen på antal parkeringsplatser på fastigheten idag. Antagandet bygger på 250 parkeringsplatser, en belägningsgrad på 60 % för en vanlig lördag och att besöken varar 60 minuter. Detta resulterar i en trafikallstring på 150 fordon in/ 150 fordon ut under den högst belastade timmen. Vid ett högre besöksstryck med en belägningsgrad på 80 %, samma tidpunkt, men besök som varar 45 minuter når trafikallstringen upp till 270 fordon in/ 270 fordon ut. Trafikallstringen till trampolinparken ingår i beräkningen.

Dagens trafikmängder på omgivande vägnät (fordon per dygn) är cirka 2 700 fordon på Månskärsvägen, cirka 4 600 fordon på Dialoggatan och cirka 8 300 fordon på Kungens kurvaleden.

#### *Leveranser*

Idag sker ett fåtal leveranser till fastigheten eftersom de flesta verksamheterna har flyttat ut. Trampolinparken får matleveranser en till två gånger per vecka, vanligen med mindre lastbil under sen förmiddag eller lunchtid. Därutöver förekommer enstaka leveranser, cirka en till två gånger per månad, bland annat kopplade till försäljning av kläder till besökare.

#### *Trafiksäkerhet*

Området är bilorienterat med god framkomlighet för bil och oövakade passager för gående och cyklister. En del passager finns över dubbla körfält vilket innebär ökad olycksrisk för oskyddade trafikanter. Mellan Heron City och Segmentet 1 finns ett oövakat övergångsställe i kombination med avsmalning och hastighetssänkning. Ett uttag har gjorts ur olycksdatabasen STRADA för de senaste 25 åren för olyckor där gående eller cyklister blivit påkörda av motorfordon i Kungens kurva. Resultatet visar att flera olyckor skett i området i anslutning till planområdet, dock främst på Dialoggatan mellan Modulvägen och Månskärsvägen.

## **Konsekvenser**

### **Fastigheter och rättigheter**

Detaljplanen innebär inga ändrade kvartersgränser och inga förvärv av mark föreslås. Inga befintliga rättigheter bedöms påverkas.

### **Miljö**

#### *Miljökonsekvensbeskrivning*

Ingen miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram då planförslaget inte bedöms medföra en betydande miljöpåverkan.



### *Undersökning om betydande miljöpåverkan*

Kommunen gör den sammanvägda bedömningen, utifrån det som beskrivs i Undersökning om betydande miljöpåverkan (Undersökning om betydande miljöpåverkan för detaljplan Segmentet, 2025-04-04), att detaljplanen inte bedöms ge upphov till betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken samt med beaktande av 5 § och 10–13 §§ miljöbedömningsförordningen. Motiven till ställningstagandet är att planområdet inte omfattas av några riksintressen eller andra skydd. Platsen består främst av en befintlig byggnad och en parkeringsyta på ett till största delen hårdgjort område. Detaljplanens syfte överensstämmer med översiktsplanens och utvecklingsplanens intentioner för området. Hantering av dagvatten och skyfall bedöms vara möjlig inom planområdet. De föreslagna åtgärderna förväntas avsevärt förbättra fördröjningen av dagvatten, samtidigt som vattenföroreningarna bedöms minska, vilket därmed underlättar uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna i recipienterna. En viss ökning av omgivningsbuller och luftföroreningar förväntas till följd av ökad trafik, men dessa förändringar bedöms inte medföra några hälsoproblem eller risker. En riskutredning har upprättats, vilken konstaterar att riskaspekterna kopplade till den föreslagna drivmedelsstationen kan hanteras på ett tillfredsställande sätt.

En strategisk miljöbedömning, enligt 6 kap. 3 § MB behöver därför inte upprättas för detaljplanen. Undersökningen har delgivits Länsstyrelsen som delar kommunens bedömning (2025-04-24).

Eftersom planen startade efter den 1 april 2020 gäller att ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan ska tas senast i samband med samråd. Det särskilda beslutet om betydande miljöpåverkan fattades av planchefen på delegation i samband med att detaljplanen gick ut på samråd 2026-03-04.

### *Riksintressen enligt miljöbalken*

Detaljplanens genomförande bedöms inte stå i konflikt med något riksintresse enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Ingen rening av dagvatten förekommer på fastigheten i dagsläget. Dagvatten- och skyfallsutredningen föreslår åtgärder i form av underjordiska kassetmagasin, oljeavskiljare samt rännstensbrunnar som renar och fördröjer dagvattnet innan anslutning till dagvattennätet (Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18). Genom förbättrad rening av dagvatten inom fastigheten kan MKN för vatten uppnås, då recipientens status inte riskerar att försämrats som resultat av planens genomförande.

### *Miljökvalitetsnormer för luft och buller*

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för luft och buller.

### *Mark, vegetation och naturvärden*

Drivmedelsstationen med dess parkeringsangöring kan leda till att grönytan och träd tas i anspråk. I övrigt bedöms inte detaljplaneförslaget ge några negativa konsekvenser på mark och vegetation. Inga naturvärden finns inom planområdet.

Förslaget bedöms inte påverka de befintliga naturvärden som finns utanför planområdet.

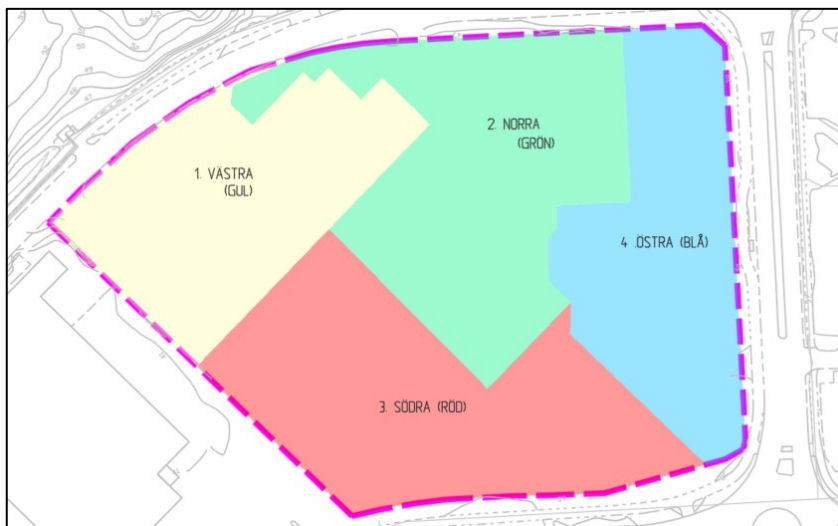
#### *Ekosystemtjänster och ekologisk kompensation*

De små grönytor och träd som finns inom kvartersmarken kan komma att tas bort, vilket innebär att de ekosystemtjänster som dessa bidrar med också försvinner. Grönyterna och träderna är dock få till antalet, och borttagandet bedöms inte påverka ekosystemtjänsterna i någon märkbar utsträckning.

#### *Dagvatten*

Exploateringen bidrar med en något ökad hårdgjord yta, vilket resulterar i att det totala fördröjningsbehovet efter exploatering inom fastigheten är 924 kubikmeter. Den förväntade flödesökningen som resultat av exploateringen är cirka 3,5 %.

Dagvattenhanteringen inom fastighet Segmentet 1 är uppdelad i fyra avrinningsområden (se figur 7) som vardera har separata system för fördröjning och rening av dagvatten innan det leds vidare till det kommunala nätet.



Figur 7: Tekniska avrinningsområden. Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18.

Det föreslagna systemet är utformat för att minska belastningen på det allmänna ledningsnätet, möta fördröjningskrav och behov som uppstår vid exploatering, samt säkerställa en hög reningsgrad av föroreningar från hårdgjorda ytor som parkeringsplatser och tak.

Område	Fördröjningsbehov	Fördröjningsvolym	Utflöde	Anslutningspunkt
1. Västra/gul	234 m <sup>3</sup>	270 m <sup>3</sup>	6 l/s	BEF. D200 PVC
2. Norra/grön	234 m <sup>3</sup>	270 m <sup>3</sup>	14 l/s	BEF. D300 BTG
3. Södra/röd	247 m <sup>3</sup>	270 m <sup>3</sup>	9 l/s	BEF. D400 BTG
4. Östra/blå	232 m <sup>3</sup>	270 m <sup>3</sup>	2 l/s	BEF. 200 PVC

Tabell 1: Sammanställning över respektive områdes fördröjningsbehov, tillgänglig volym, utflöde och anslutningspunkt. Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18.

Aktuella dagvattenåtgärder som föreslås enligt dagvatten- och skyfallsutredningen är fyra underjordiska kassettmagasin med flödesregulatorer och oljeavskiljare innan utlopp till befintligt nät (Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025- 11-18). Dessa placeras inom respektive tekniskt avrinningsområde för fastigheten. Övriga hårdgjorda ytor förses med rännstensbrunnar med sandfång där sedimentation och partikelavskiljning kan ske redan innan fördröjning och rening i oljeavskiljare och fördröjningsmagasin.

Reningsstegen gör att för hela planområdet sammantaget reduceras utsläppen av metaller, partiklar och olja i nivåer om 60–95 %. Kväverening uppnås i mer begränsad omfattning, men totalt sett minskar även den.

Ämne	Total förändring %
Fosfor (P)	61%
Kväve (N)	15%
Bly (Pb)	70%
Koppar (Cu)	69%
Zink (Zn)	68%
Kadmium (Cd)	69%
Krom (Cr)	66%
Nickel (Ni)	49%
Kvicksilver (Hg)	63%
Suspenderad substans (SS)	77%
Olja	95%
PAH16	3%
Benso(a)pyren (BaP)	47%

Tabell 2: Total procentuell förändring av föroreningsbelastning för hela fastigheten Segmentet 1.

Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18.

Samlat bedöms de föreslagna lösningarna för fördröjning klara behovet om cirka 924 kubikmeter och därmed uppfylla kommunens dagvattenstrategi om att minimera snabb avrinning och belastning på recipient samt säkerställa lokal fördröjning. Det innebär vidare en betydande förbättring jämfört med befintlig situation där fördröjning helt saknas.

Föreslagna lösningar för rening av dagvatten bedöms förbättra för den totala belastningen på recipienten, och därmed bidra till att upprätthålla miljö kvalitetsnormerna för Rödstensfjärden och skydda Östra Mälarens vattenskyddsområde.

## Geotekniska och hydrologiska förhållanden

### Geologiska förhållanden

Då fastigheten främst består av fyllnadsmassa och berg är bedömningen att inga geotekniska anpassningar behöver göras för tillkommande exploatering.

### Hydrologiska förhållanden

Trots att en drivmedelsstation föreslås och att fastigheten blir något mer hårdgjord efter exploateringen bedöms de föreslagna dagvattenåtgärderna ge en markant ökad fördröjningskapacitet och förbättrad rening. Detta beror dels på att den

befintliga fördröjningen och reningen har mycket låg funktion, dels på att flera reningssteg tillkommer, bland annat oljeavskiljare vid drivmedelsstationen. Sammantaget medför åtgärderna en avsevärt minskad avrinning samt en förbättrad reningseffekt.

## Hälsa och säkerhet

### *Buller, stömljud och vibrationer*

Detaljplanens möjliggörande av livsmedelshandel och drivmedelsstation förväntas medföra ett ökat trafikflöde till och från fastigheten. Trafikalstringen bedöms dock inte ge upphov till sådana bullernivåer att befintlig eller framtida bebyggelse behöver anpassas. Eftersom planförslaget heller inte innehåller bostäder, förskolor eller skolor bedömer kommunen att buller inte behöver utredas inom ramen för detaljplanen, och att bullervärden därför inte behöver redovisas i planbeskrivningen.

Detaljplanen bedöms inte medföra ökad risk för att vibrationer överförs till bostäder eller andra byggnader.

### *Ras, skred och erosion*

Mindre del av planområdet är i översiktsplanen utpekad för risk för skred. En utredning bedöms initialt inte behövas eftersom det omfattar en mindre del av planområdet där exploatering av ny bebyggelse inte föreslås. Detta område omfattas bland annat av lossningsplats för drivmedelsstationen. Detaljplanen bedöms inte medföra ökad risk för ras, skred och erosion.

### *Översvämning*

Ytliga avrinningsområden har studerats med ett klimatanpassat nederbördsscenario (100-årsregn, klimatkraft 1,3, Z-värde 17 och varaktighet 6 timmar). Vid det studerade scenariot uppgår avrinningsområdet till cirka 100 hektar. Generella sekundära rinnvägar från den norra och södra delen av utredningsområdet rinner ut mot Dialoggatan öster om området och vidare via angränsande fastighet i nordöstlig riktning, vilket illustreras med blå pilar i figur 8.



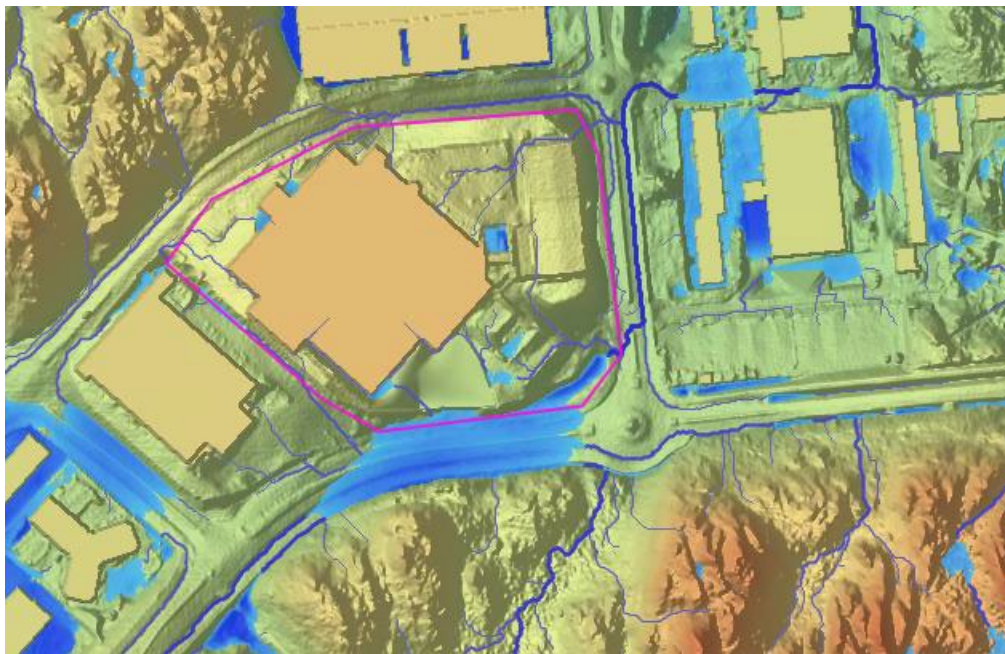
Figur 8: Befintliga ytliga avrinningsområden och sekundära rinnvägar (pilar) vid ett 100 års regn. Utredningsområdet i lila linje. Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18.

I dagvatten- och skyfallsutredningen har ett klimatanpassat 100-årsregn använts för att studera rinnvägar, översvämningssrisker, sekundära rinnvägar och eventuella problem i befintlig situation. Det klimatanpassade regnet baseras på 360 minuters varaktighet, Z-värde 17 och klimatkraft 1,3. Modellen tar inte

hänsyn till infiltration, vilket möjliggör en analys av ett ”worst case”-scenario där dagvattennätet är mättat och endast ytavrinning sker.

I planerad situation bibehålls de sekundära rinnvägarna från utredningsområdet. Den framtida höjdsättningen enligt planförslaget innebär att majoriteten av dagens lågpunkter byggs bort. Det rekommenderas att sekundära rinnvägar i möjligaste mån bibehålls i enlighet med befintliga förhållanden, eftersom översvänningsproblematik inte förekommer inom fastigheten i dagsläget.

Den befintliga lågpunkten och ansamlingen av skyfallsvatten vid ett 100-årsregn på Kungens kurvaleden (söder om utredningsområdet) påverkas inte av planförslaget. Vid skyfall rinner vattnet från fastigheten Segmentet 1 österut mot Dialoggatan och vidare norrut. Segmentet 1 bidrar därmed inte till den befintliga skyfallsproblematiken på Kungens kurvaleden. Förutsättningen för att lågpunkten vid Kungens kurvaleden inte ska påverka utredningsområdet är att markhöjderna i anslutning till fastighetsgränsen i söder inte understiger +38,12, vilket motsvarar högvattenytan vid det studerade klimatanpassade 100-årsregnet (se figur 9).



Figur 9: Planerad situation klimatanpassat 100-års regn. Källa: Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18.

#### **Klimatpåverkan/Utsläpp av växthusgaser**

Detaljplanens möjliggörande av livsmedelshandel och drivmedelsstation förväntas medföra ett ökat trafikflöde till och från fastigheten, vilket i sin tur bedöms ge ett visst ökat utsläpp av växthusgaser. Den befintliga byggnaden avses bevaras, vilket innebär att klimatpåverkan till följd av rivning och nybyggnation kan undvikas.

#### **Farligt gods och risk från drivmedelsstation**

En riskbedömning har tagits fram för detaljplanen i syfte att analysera och bedöma påverkan på befintlig och tillkommande bebyggelse, inklusive dragning för Spårväg syd och den bebyggelse som detaljplan för Diametern 2 m.fl. medför. Utredningen bedömer att drivmedelsstationen kan uppföras med tillräcklig hänsyn

till risk för människors hälsa och liv samt för Spårväg syd och kommande bebyggelse på östra sidan av Dialoggatan.

I utredningen (vilket också regleras i plankartan) framgår övergripande vilka delar av byggrätten inom Segmentet 1 som är disponibla för drivmedelsstationen. Zonerna har ett avstånd till byggnaden om 25 meter (lossningsplats ↔ A-byggnad), 18 meter (mätarskåp ↔ A-byggnad) respektive 12,5 meter (lossningsplats ↔ A-byggnad med brandklassad yttervägg).

Föreslagen placering av drivmedelsstationens mätarskåp är inom 18 meter från A-byggnad (befintlig byggnad). Det är en avvikelse från MSB:s riktlinjer. Riskutredningen bedömer dock att avvikelsen är ringa och inte påverkar bedömningen om lämpligheten för drivmedelsstation.



Figur 10: Påverkansområde (rött) för föreslagen stationsutformning baserat på rekommenderade skyddsavstånd till A-byggnad, samt ELSÄK:s skyddsavstånd till Spårväg syds kontaktledning. Spårvägens utredningsområde i gult. Källa: Riskbedömning, WSP Sverige AB, 2026-02-20

I figur 10 redovisas det maximala påverkansområde som drivmedelsstationen kan ha på spårvägens utredningskorridor. Med hänsyn till att inga stationslägen förväntas i anslutning till planområdet bedöms det att ett avstånd om 15 meter mellan EX-klassad miljö (drivmedelstation) och luftledning är styrande vid planering av anläggningarnas inbördes avstånd. Ur figuren och utredningen framgår att en placering av anläggningsdelar längs den yttre gränsen för nuvarande byggrätt gör det möjligt att anlägga en mittförlagd spårväg.

Riskbedömningen uppskattar att det, beroende på slutgiltigt spåräge, finns utrymme att placera en drivmedelsstation inom Segmentet 1 som uppfyller rekommenderade skyddsavstånd enligt MSB:s riktlinjer.

Betydande påverkan mot fastigheterna Diametern 2, Segmentet 2 och Kvadraten 2 bedöms inte föreligga, eftersom avståndet till dessa fastigheter är tillräckligt långt.

Väster om planområdet ligger Trafikverkets väg E4. Avståndet till planområdet är mer än 150 meter, varför risk för farligt gods från motorvägen inte behöver utredas. I uppförd riskbedömning har dock påverkan från farligt gods i samband med drivmedelsstationens verksamhet i Kungens kurva bedömts. Slutsatsen är att drivmedelsstationen genererar en frekvens om en till två tankbilar per dag. Utredningen konstaterar att detta inte medför att omkringliggande gator behöver klassas som sekundärled för farligt gods, och att risken inte är sådan att placeringen av drivmedelsstationen bedöms som olämplig.

### Social hållbarhet

Planområdet omfattar varken befintliga bostäder eller kommunal verksamhet för barn eller unga, och detaljplanen möjliggör inte några nya bostäder. Med hänsyn till dessa förutsättningar har en socialkonsekvensanalys inte bedömts nödvändig.

I dagsläget finns olika verksamheter i byggnaden, där en målpunkt för barn och unga är trampolinparken. Utöver byggnaden består platsen av parkeringsytor och angöring. Parkeringsytor kan upplevas som otrygga, särskilt kvälls- och nattetid när verksamheterna är stängda. Det finns dock inga kända problem med otrygghet på platsen, varför inga särskilda trygghetshöjande åtgärder föreslås inom ramen för detaljplanen.

### Kulturmiljö

Kommunen bedömer att den befintliga byggnaden är intressant ur ett kulturmiljöperspektiv, detta trots att den inte är utpekad i kommunen kulturmiljöprogram från år 2019.

I början av 1990-talet bebyggdes fastigheten av Bonnier Fastigheter för att inrymma Bonnier Tidskrifters nya tryckeri. Byggnaden har en karakteristisk volym med ovanlig fönstersättning. Byggnaden har genom åren rymt flera olika verksamheter men behållit sitt uttryck i färg och form. För att bevara läsbarheten i byggnadens historia är den arkitektoniska inriktningen i detaljplanen att bevara den befintliga byggnadens värden. På vilket sätt den befintliga byggnaden kommer förändras kommer fortsatt att studeras under arbetet med detaljplanen.

### Riksintresse

Inga riksintressen finns i planområdet. Cirka 180 meter väster om planområdet finns riksintresse för kommunikation (E4:an) och cirka 70 meter öster om planområdet finns riksintresse för totalförsvarets påverkansområde övrigt.

Planförslaget bedöms inte påverka dessa riksintressen på ett märkbart vis. Det är långt avstånd till väg E4 och inga höga byggnader föreslås i detaljplanen.

### Trafik

#### *Gatustruktur*

Planförslaget innebär att ny in- och utfart öppnas upp mot Kungens kurvaleden. In- och utfarter på Månskärsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden regleras

enligt principen höger in, höger ut. Dessa planeras hållas öppna även efter att Spårväg syd har färdigställts.

Åtgärder på kommunens vägnät föreslås för att möjliggöra planerad etablering och säkerställa framkomligheten för främst busstrafiken på exempelvis Månskärsvägen. Åtgärderna har testats i en trafikanalys för att se eventuella framkomlighetsproblem innan och efter Spårväg syd färdigställts. Trafik från E4/E20 och Skärholmen via trafikplats Lindvreten norra tillåts svänga vänster i korsningen Videgårdsvägen – Månskärsvägen. En konsekvens är att även trafikanter med målpunkt i andra delar av handelsområdet kommer kunna köra på denna väg. Åtgärden bedöms godtagbar där genomförd trafikanalys visar på god framkomlighet i korsningen. På kommunens vägnät föreslås ytterligare åtgärder innan Spårväg syd står färdig för att förbättra framkomligheten för buss. Två körfält vid infart till cirkulationen Månskärsvägen – Dialoggatan längs med Segmentet 1. Ett körfält vid utfart från cirkulationen Månskärsvägen – Dialoggatan på närmast Heron City.

Leveranser till handelsverksamheten kommer ske via befintlig in- och utfart mot Månskärsvägen i fastighetens nordvästra hörn. Leveranser tillåts svänga höger och vänster. Leveranser till drivmedelsstationen föreslås ske via infart på Kungens kurvaleden och utfart mot Dialoggatan.

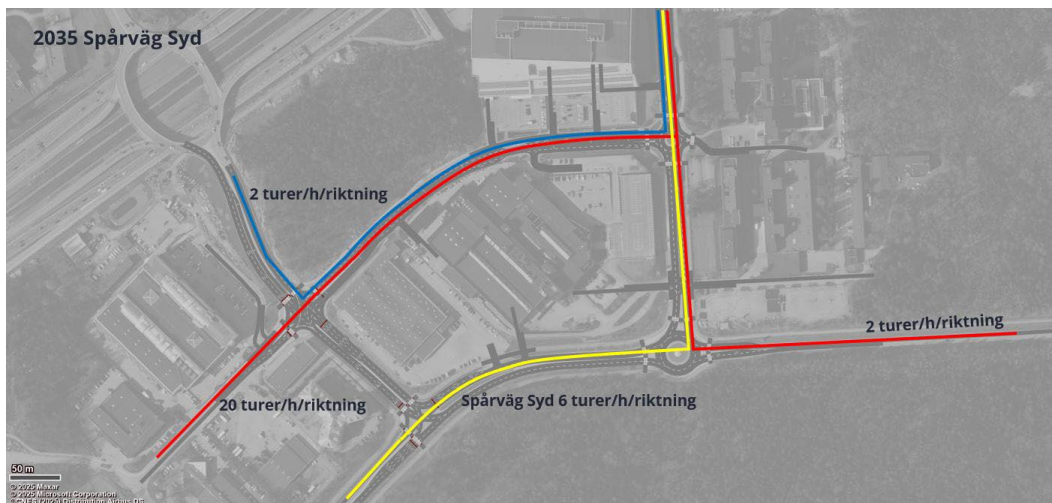
#### *Gång- och cykeltrafik*

Gång- och cykeltrafiken på främst Månskärsvägen påverkas i och med föreslagna åtgärder på kommunens vägnät. In- och utfarterna till Heron City och Segmentet 1 kommer endast tillåtas höger in och höger ut vilket leder till en mer förutsägbar trafiksituation för gång- och cykeltrafikanter. Sträckan längs med Segmentet 1 utökas till två körfält in i cirkulationen och sträckan längs Heron city minskar till ett körfält ut ur cirkulationen. Planförslaget medför inga övriga konsekvenser för gång- och cykeltrafiken och det omgivande gång- och cykelvägnätet.

#### *Kollektivtrafik*

I framtiden kommer kollektivtrafikutbudet i området att förändras. En ny expressbusslinje tillkommer och planeras att trafikera området via Månskärsvägen – Dialoggatan med start tidigast år 2030. Expressbusslinjerna är prioriterade och ska ha hög framkomlighet på vägnätet. Övrig busstrafik kommer vara av lokal karaktär. Spårväg syd planeras trafikera området med start tidigast år 2035 och gå längs Dialoggatan och Kungens kurvaleden.





Figur 11: Kollektivtrafik i området år 2035. Buss (röd och blå linje) och spårväg (gul linje).

Källa: Trafiksimulering, Bouvier Advisory, 2025-11-20

### Biltrafik

I trafik- och parkeringsutredningen (Trafik- och parkeringsutredningen, Bouvier Advisory, 2026-02-22) redovisas att den nya verksamheten antas alstra 600 fordonsrörelser in, 600 fordonsrörelser ut under lördagens maxtimme (lördag kl. 13-14). Tidpunkten bedöms vara den högst belastade på vägnätet i området och är därmed dimensionerande. 30 % av alstringen under maxtimmen besöker även drivmedelsstationen vid sitt besök (300 fordonsrörelser i timmen, 2 200 per dygn). En jämförelse mot dagens antagna trafikallstring på cirka 150-270 fordon in, 150-270 fordon ut. Drivmedelsstationen alstrar även trafik som inte besöker butiken vid samma tillfälle. Det finns vid tidpunkten för utredningen och trafikanalysen ingen framtagna siffra för denna alstring.

Totalt sett alstrar den nya verksamheten på fastigheten 8 800 fordon per dygn. Trampolinverksamheten alstrar cirka 80 fordonsrörelser under lördagens maxtimme och totalt 400 fordonsrörelser per dygn. Trafikallstringen är hämtad från exploatörens referensobjekt i England. Ytterligare referensprojekt finns i Sverige där trafikallstringen är cirka 465 fordonsrörelser under lördagens maxtimme. I det svenska referensprojektet saknar verksamheten en drivmedelsstation.

### Trafikanalys

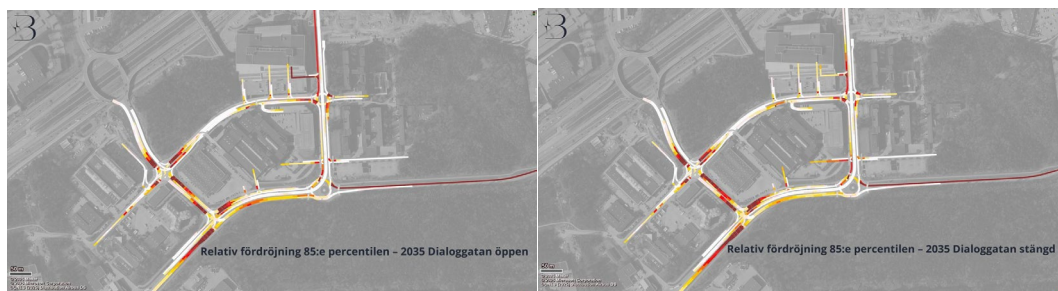
En trafikallanalys (Trafiksimulering, Bouvier Advisory, 2025-11-20) har genomförts med syftet att utreda planförslagets genomförbarhet och konsekvenser för framkomligheten och kapaciteten på det omgivande vägnätet. Kollektivtrafikens framkomlighet har prioriterats i analysarbetet. Den dimensionerande tidpunkten i analys scenarierna är lördagens maxtimme (lördag eftermiddag kl. 13-14) och bedömts vara den högst belastade. I trafikallanalysen har trafikallstringen om 600 fordon in, 600 fordon ut enligt trafik- och parkeringsutredningen lagts på trafikmängderna för nuläget.

De prognosår och scenarier som analyserats är 2030 bas, 2030 med trimningsåtgärder, 2035 med Spårväg syd och Dialoggatan stängd, samt 2035 med

Spårväg syd och Dialoggatan öppen. Gemensamt för alla prognoserna är att den planerade verksamheten antas vara i drift. I trafikanalysen har åtgärder testats på det omgivande vägnätet. Exempelvis tillåten vänstersväng i korsningen Videgårdsvägen-Månskärsvägen. På Månskärsvägen, Dialoggatan och Kungens kurvaleden föreslås alla in- och utfarter exklusive den för leveranser att regleras höger in/höger ut vilket säkerställer god framkomlighet för kollektivtrafiken.

Ytterligare åtgärder föreslås och förbättrar framkomligheten 2030. Två körfält vid infart till cirkulationen Månskärsvägen-Dialoggatan längs med Segmentet 1. Ett körfält vid utfart från cirkulationen Månskärsvägen-Dialoggatan närmast Heron City. Resultatet för år 2030 med föreslagna åtgärder visar att det omgivande vägnätet, inklusive E4/E20, klarar trafikalstringen från den nya verksamheten som då har etablerats. Mindre fördröjningar och köbildning uppstår i korsningspunkterna inom utredningsområdet, se figur 12. Dock avvecklas köerna inom rimlig tid och anses utgöra en generellt god framkomlighet. Bussens framkomlighet är god med de trimningsåtgärder som föreslås.

År 2035 förändras förutsättningarna i området. Spårväg syd har tillkommit och bostadsexploatering har skett. Tillgängligheten för biltrafik till Kungens kurva ökar när Förbifart Stockholm och Tvärförbindelse Södertörn har öppnat. Sammantaget innebär det att kapaciteten på vägnätet begränsas i jämförelse med idag. Resultatet år 2035 visar på en ohållbar trafiksituation med långa köer och låsningar på det omgivande vägnätet. Framkomligheten begränsas i alla korsningspunkter inom utredningsområdet med köbildning som konsekvens och ökad restid. På Dialoggatan och Kungens kurvaleden uppstår långa köer och låsningar som inte avvecklas inom rimlig tid. Framkomligheten på E4/E20 bedöms inte påverkas av framtidsscenario 2035.



Figur 12: Resultat år 2035, Dialoggatan öppen i bilden till vänster och stängd i bilden till höger.  
Källa: Trafiksimulering, Bouvier Advisory, 2025-11-20

Huruvida det är den tillkommande trafiken från den planerade livsmedelsbutiken och drivmedelsstationen eller den generella trafikökningen i området som gör att trafiksituationen 2035 blir ohållbar är svårt att svara på. I praktiken är det en kombination av dessa trafikökningar som skapar problemen år 2035. Eftersom den planerade verksamheten står för 40–45% av den totala trafikutvecklingen i området mot prognosår 2035 bidrar verksamheten till stor del till den högt belastade trafiksituationen som uppstår. Simuleringar har även gjorts för scenarierna 2035 utan den planerade verksamheten som då påvisar en avsevärt bättre trafiksituation. Problemen med långa köer och låsningar på Kungens kurvaleden österifrån kvarstår dock även utan trafiken kopplad till exploateringen.

Detta innebär att även om trafiken från exploateringen räknas bort kvarstår problem i området år 2035 och måste utredas vidare.

#### *Leveranser*

Trampolinverksamheten får enligt tidigare beskrivning en till två leveranser i veckan. Planerad verksamhet har leveranser 18-25 gånger per dag. Majoriteten av leveranserna sker innan öppning och pågår fram till lunchtid. Leveranserna föreslås ske via befintlig in- och utfart mot Månskärsvägen i fastighetens nordvästra hörn. In- och utfart tillåts ske både höger och vänster till skillnad från övriga in- och utfarter. Drivmedelsstation får en till två leveranser med tankbil per dag och föreslås ske via infart på Dialoggatan och utfart på Kungens kurvaleden.

#### *Trafiksäkerhet*

Trafiksäkerheten på det omgivande vägnätet påverkas något av de åtgärder som föreslås i trafikanalysen, då gående och cyklister behöver korsa två körfält i anslutning till cirkulationen på Månskärsvägen. Det obevakade övergångsstället på Månskärsvägen blir oförändrad. När endast höger in och höger ut tillåts till fastigheten blir trafiksituationen mer förutsägbar för gång- och cykeltrafikanterna.

### **Avvägande mellan allmänna och enskilda intressen**

Vid en samlad avvägning enligt 2 kapitlet Plan- och bygglagen bedöms de allmänna och enskilda intressen som talar för planförslaget väga tyngre än motstående allmänna och enskilda intressen. Planförslaget bidrar till en mer flexibel markanvändning, tillgängliggör fastigheten för en mer arbetsplatsintensiv verksamhet och stärker Kungens kurvas roll som regional stadskärna.

Planen medger uppförande av en drivmedelsstation inom fastigheten. En riskbedömning har upprättats som visar att den föreslagna drivmedelsstationen inte utgör hinder för utvecklingen av intilliggande fastigheter och inte heller innebär någon oacceptabel risk för den planerade Spårväg syd. Trafikmängderna i området förväntas öka till följd av den föreslagna markanvändningen. Ökningen bedöms dock kunna hanteras inom det befintliga vägnätet för både nuläget och framtidsscenario 2030. Med hänsyn till både planerade infrastruktursatsningar, såsom Förbifart Stockholm, Spårväg syd och en föreslagen expressbusslinje, samt exploateringsprojekt i Kungens kurva (detaljplan för Diametern m.fl.), kvarstår dock olösta trafikproblem på det övergripande vägnätet i framtidsscenariot 2035. Aktuell detaljplan bedöms bidra till dessa problem, men hanteras inte inom ramen för planärendet utan behöver studeras och lösas genom övergripande trafikplanering för hela Kungens kurva. Påverkan på närliggande verksamheter, fastighetsägare och Spårväg syd bedöms vara begränsade, bland annat eftersom trafikflöden styrs genom utfartsförbud och planerade förbud mot korsande trafik över spårvägen.

Sammantaget bedöms de positiva effekterna av planförslaget, i form av fler arbetsplatser, stärkt serviceutbud och effektivare markutnyttjande, väga tyngre än de begränsade negativa konsekvenser som kan uppstå, främst i form av ökad trafik och riskaspekter kopplade till drivmedelsstationen.

## **Planeringsunderlag**

### **Regionala planer**

Regionala utvecklingsplanen (RUFS 2050).

### **Översiktsplan**

Huddinge kommuns översiktsplan 2050 (ÖP 2050), antagen 2022.

### **Utvecklingsplan**

Utvecklingsplan för Kungens kurva, godkänd 2023.

### **Detaljplaner och områdesbestämmelser**

Planområdet omfattar hela eller delar av följande detaljplan:

- Detaljplan för Segmentet 1, 0126K-16761 (laga kraft 2018)
- Detaljplan för Segmentet 1, 0126K-15621 (laga kraft 2013)
- Stadsplan för Kungens Kurva del VI, 0126K-9754 (laga kraft 1975)
- Detaljplan för Kvadraten 2, 0126K-15622 (laga kraft 2013)

### **Grundkarta**

Grundkartan är från 2018 och kompletterad med baskarta från 2025-05-07.

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

PM för undersökning om betydande miljöpåverkan, 2025-04-04.

### **Utredningar**

- Dagvatten- och skyfallsutredning, bsv arkitekter & ingenjörer, 2025-11-18
- Riskbedömning, WSP Sverige AB, 2026-02-20
- Trafik- och parkeringsutredning, Bouvier Advisory, 2026-02-22
- Trafiksimulering, Bouvier Advisory, 2025-11-20
- Barnkonsekvenschecklista, 2026-03-04

## **Administrativa frågor**

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av plansektionen och i samarbete med mark- och exploateringssektionen samt trafik- och landskapssektionen.

Björn Gyllensten  
Planarkitekt