Planbeskrivning

Detaljplan för fastigheten Drakskeppet 1 m.fl. inom kommundel Vårby



Samrådshandling

Kommunstyrelsens förvaltning, 2026-08-28
Samhällsbyggnadsavdelningen
Diarienummer KS-2022/297

Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2026-08-28
- Plankarta med bestämmelser, 2026-08-28

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Gestaltningsprogram, Common people, 2026-05-29
- Dagsljus, White, 2025-11-13
- Dagvatten, Bjerking, 2026-05-11
- Geoteknik, Bjerking, 2025-12-12
- Kulturmiljöutredning och antikvarisk konsekvensanalys, AIX, 2025-11-06
- Landskapsanalys, Ramböll, 2023-05-30
- Luftutredning, WSP, 2025-11-13
- Miljöteknisk markundersökning, Bjerking, 2026-01-14
- Mobilitets- och parkeringsutredning, Bjerking, 2026-04-14
- Naturvärdesinventering, Naturföretaget, 2022-09-30
- Riskanalys, Brandskyddslaget, 2025-01-07
- Skyfallsutredning, Bjerking, 2026-05-12
- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Huddinge kommun, 2026-01-02
- Trafikbullerutredning, Bjerking, 2026-01-27
- Trafikutredning, Bjerking, 2026-05-07
- Vindstudie, White, 2025-11-07
- Platsanalys, Common People, 2023-05-09

Detaljplan för Drakskeppet 1 med flera i kommundelen Vårby.

Utökat förfarande (PBL 2010:900 med dess lydelse från 2015-01-02)

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning i samarbete med Huge Bostäder AB och Titania Projektutveckling AB med Common People arkitekter, LAND arkitektur och Ramboll.

Projektgrupp: Carinna Dohi de Sousa, Plan/SBA, Amra Imamovic, MEX/SBA, Robert Karlsson, Plan/SBA, Oskar Rendel, SOM/SBA, Farid Ruhani, SOM/SBA, Sofie Stjernström, GPS/SBA, Karolina Lind, GPS/SBA, Helena Purmonen, Plankonsult WSP, Jenny Söderlund, Plankonsult WSP.

Innehåll

Sammanfattning **4**
Detaljplan **5**
Detaljplanens syfte 5
Plandata 5
Beskrivning av detaljplanen **7**
Bebyggelse 7
Gator och trafik 20
Ärendeinformation 25
Motiv till detaljplanens regleringar 26
Genomförandefrågor **36**
Fastighetsrättsliga frågor 36
Ekonomiska frågor 44
Organisatoriska frågor 46
Planeringsunderlag **48**
Kommunala 48
Regionala 48
Utredningar 48
Planeringsförutsättningar **50**
Tidigare ställningstaganden 50
Övriga förutsättningar 55
Konsekvenser **70**
Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen **88**

Sammanfattning

Framtagandet av detaljplanen möjliggör uppförandet av tolv nya bostadshus i området Haga i kommundelen Vårby, tio av dessa är placerade utmed Solhagavägen i en höjd som motsvarar 6-8 våningar. Ytterligare två bostadshus möjliggörs runt Masmotorget motsvarande 10-13 våningar. Den nya bebyggelsen möjliggör för cirka 540 lägenheter, cirka 440 kvadratmeter för kommersiell lokalyta samt 700 kvadratmeter för bibliotek och fritidsgård vid Masmotorget.

Planområdet lokaliseras i direkt anslutning till Masmo tunnelbanestation och omfattar del av fastigheten Drakskeppet 1 utmed Solhagavägen, del av fastigheten Haga 1:108, del av Seglet 7 samt del av Ormen Långe 1 och 4- 8. Planområdet är cirka två hektar och består idag huvudsakligen av stora ytor för markparkering, trafikytor och torg med omslutande gräsmattor.

Detaljplanen syftar till att skapa nya bostäder som kompletterar de befintliga 1960-talsbyggnaderna som präglar Haga idag samt syftar till att addera en ökad stadskänsla med fler lokaler för service runt Masmotorget. Förtätningssatsningarna stärker gång- och cykelstråket från torget till Vårby udde genom upprustning, med högt fokus på trygghet.

Planområdet ligger inom influensområdet för Spårväg Syd med en planerad hållplats vid Masmo tunnelbana. Detta påverkar tidsplanen för utbyggnad av torget, men kommer på sikt göra Haga till en starkare bytesnod. Pågående planering påverkas även av den planerad Tvärförbindelse Södertörn. Inom och i direkt anslutning till planområdet kommer markytor tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt för dess utbyggnad. Därav behöver samplanering av projekten ske.

Planförslaget följer intentionerna i översiktsplanen.

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

Förslaget är initierat av fastighetsägaren Huge Bostäder AB och exploatören Titania AB. I samband med genomförande ingår ombyggnad och upprustning av Masmotorget, Solhagavägen, Varvsvägen samt gångvägar från stationen till Solhagaparken.

Tidplan

Samråd	7 september – 2 oktober 2026
Granskning	Kvartal 3 2027
Antagande	Kvartal 3 2028

Detaljplanen får laga kraft cirka tre veckor efter antagandet om beslutet inte överklagas.

Ansvars- och kostnadsfördelning regleras i tillhörande exploateringsavtal respektive mark- och genomförandeavtal.

Detaljplan

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggande av bostäder, lokaler och service i ett stationsnära läge i området Haga i kommundelen Vårby. Syftet är även att möjliggöra en ny utformning av Solhagavägen och området runt Masmo station. Vidare syftar planen till att förstärka Hagas attraktivitet som vistelse- och bostadsområde, genom tillförande av ny bebyggelse. Intill Masmotorget planeras för bostadsbebyggelse och lokaler för service, detta kompletterar de befintliga, bostadshusen, genom en ny årsring som utformats med hänsyn till befintlig miljö. Den historiska karaktären bevaras hos den äldre bebyggelsen i området genom att den tilltänkta bebyggelsen förhåller sig till befintlig höjdsättning och gatustruktur.

Detaljplanen inkluderar även en omvandling av Solhagavägen till en mer stadsmässig gata, med trygga förbindelser mot Vårby udde genom nya gång- och cykelvägar, samt tillskapar en mötesplats längs med gatan. Syftet med detaljplanen blir därmed även att verka för en god miljö som genererar en sammanhängande stadsbild och ett upplevelserikt stråk.

Plandata

Lägesbestämning, areal, markägoförhållanden och markförhållanden

Detaljplanen ligger inom kommundelen Vårby i ett kollektivtrafiknära läge.

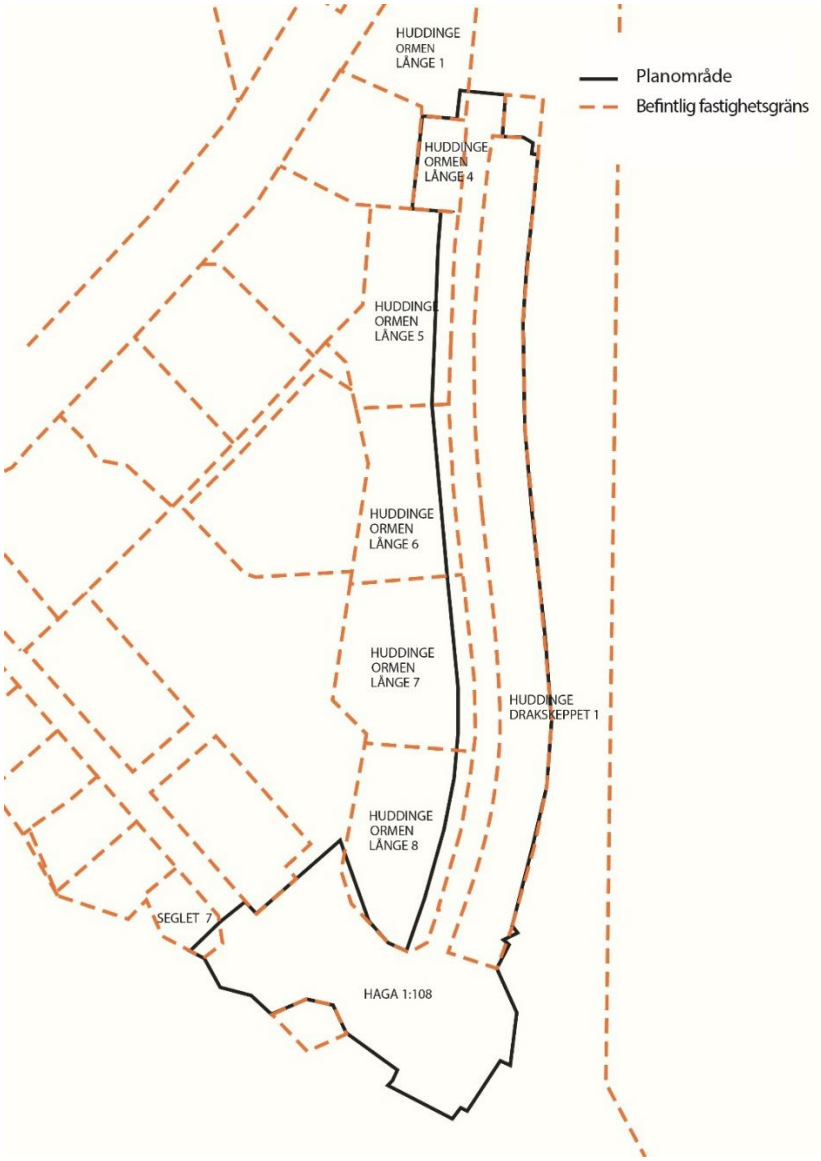
Planområdet omfattar cirka 2,4 hektar och ligger vid Masmo tunnelbana station, dikt an Masmobergets brant. Planområdet avgränsas av Gömmarens naturreservat i öster, E4/E20 samt vägplan för Tvärförbindelse Södertörn i norr, bostadshuset Ormen Långe i väster och Botkyrkaleden samt planerad Spårväg Syd i söder.



Figur 1. Planområdets avgränsning redovisas med vit linje.

Detaljplanen omfattar del av fastigheten Drakskeppet 1 (8207 kvm), del av Ormen Långe 1 och 4-8 (3021 kvm), som ägs av Huge bostäder AB, samt del av Haga 1:108 (10190 kvm), som ägs av Huddinge kommun.

Del av Seglet 7 ingår också i detaljplanen, i syfte att göra befintlig markanvändning planenlig, genom att korrigera felaktigt utlagd allmän plats till kvartersmark för bostadsändamål. Fastigheten ägs av en privatperson.



Figur 2. Planområdets avgränsning redovisas med svarta linje tillsammans med befintliga fastighetsgränser.

Aktuellt planområde består idag huvudsakligen av stora ytor för markparkering, trafikytor och torg med omslutande gräsmattor samt till viss del naturmark och parkmark.

Beskrivning av detaljplanen

Bebyggelse

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

Utmed Solhagavägen placeras tio punkthus som fördelas på två husgrupper om fem hus i varje. Punkthusen i samma kvarter kopplas samman med ett gemensamt upphöjt garageplan i en våning. Så att kvarteret från gatan upplevs som en lång byggnad. Husen längs Solhagavägen möjliggörs i en höjd som förhåller sig till Ormen Långes och varierar mellan motsvarande 6-10 våningar, där punkthuset längst i norr är högst.

Mellan det norra och södra kvarteret placeras en kvarterspark i marknivå för utevistelse samt dagvatten- och skyfallshantering. I norra änden av planområdet placeras en transformatorstation samt ytterligare en vid Varvsvägen.

Runt Masmotorget placeras två punkthus i motsvarande 10 och 13 våningar. Ett av husen placeras intill tunnelbanans entré på torget och i naturmarksslänten. Det andra huset placeras i anslutning till det nyligen uppförda huset längs Varvsvägen i kvarteret Mesanen, vid entrén till Solhagaparken. Den sociala konsekvensanalysen visar att området har en tydlig brist på lokaler. Samtidigt visar en marknadsanalys som tagits fram inom ramen för planarbetet, att underlaget för kommersiella lokaler och handel är svagt. Potential finns för offentliga service, kompletterande lokaler och mötesplatser. Torget har potential att fungera som en spontan mötesplats i vardagen. Genom uppförandet av punkthus, som möjliggör fler bostäder samt lokaler för service i och omkring torget, skapas förutsättningar för att aktivera Masmotorget. Att byggnaderna utformas med lokaler i bottenvåningarna kan stärka torgets funktion och liv samt skapa en ökad upplevelse av trygghet.

Ett av punkthusen vid Masmotorget angränsar till torgytan i norr och det potentiella stationsläget för Spårväg Syd i söder. En bostadsentré planeras att möta platsbildningen framför stationsläget för att på så sätt aktivera området mellan den nya bebyggelsen och det eventuella stationsläget.



Figur 3. Illustrationsplan över hur tillkommande bebyggelse kan komma att se ut (Gestaltningsprogram, 2026). Röd ring illustrerar eventuellt stationsläge för framtida Spårväg Syd.



Figur 4. Elevation längs Solhagavägen och Masmotorget (Gestaltningsprogram, 2026).

Gestaltning

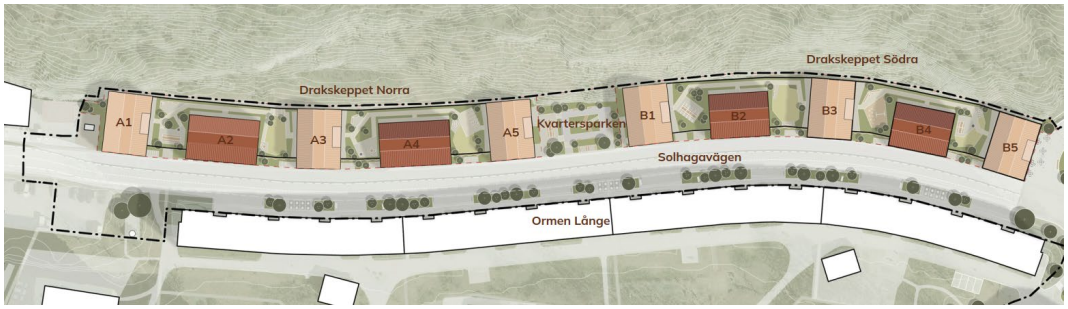
Ett gestaltningsprogram för kvartersmark respektive allmän platsmark har tagits fram med utgångspunkt i kommunens arkitekturstrategi. Gestaltningsprogrammet biläggs planhandlingarna.

Gestaltning av kvartersmark

Den nya bebyggelsens skala, typologi, placering och struktur ska på ett omsorgsfullt sätt bidra med att tillföra en ny årsring till den befintliga bebyggelsen. Bostadsbebyggelsen längs med Solhagavägen och Masmotorget föreslås utformas för att skapa en stadsmässig miljö, som kompletterar det befintliga urbana landskapet, samtidigt som det tillför nya funktioner och kvaliteter till området.

Bebyggelsen vid Solhagavägen

I Solhagavägens östra del uppförs tio nya bostadshus vars placering följer den böljande formen på den angränsande huskroppen Ormen Långe.



Figur 5. Illustrationsplan för bebyggelsen utmed Solhagavägen (Gestaltningsprogram, 2026).

Den nya bebyggelsen ger Solhagavägen en ny typ av inramning och bildar tillsammans med Ormen Långe en ”dubbelsidig entrétäthet”. Bebyggelsen bildar två kvarter med fem hus i varje. Vartannat hus vänder gavelsidan mot gatan och vartannat vänder långsidan mot gatan vilket är tänkt att skapa rytm och samtidigt variationsrikt uttryck i såväl fasad- som taklandskap för att knyta an till Ormen Långes fasadrytm. Bebyggelsen inom respektive kvarter binds samman av en sockelfasad som inrymmer parkeringsgarage. Sockeln är indragen mot gatan vilket möjliggör platsbildningar intill fasaderna samtidigt som det skapar luftighet mellan husen. I släppen mellan husen, utformas bostadsgårdar på upphöjt gårdsbjälklag. Bebyggelsen uppförs i motsvarande 8 respektive 6 våningar vilket innebär att de högre husen livar med Ormen Långes nockhöjd medan de lägre håller sig en bit under.

I gavelhusens sadeltak möjliggörs takterrasser i söderläge. Hus A1 (längst upp i norr) som föreslås längst norrut planeras till 9 våningar. Höjden förhåller sig till Ormen Långe 1. Fasadgestaltningen med ömsom tegel, ömsom vit puts är tänkt att ta upp Ormen Långes fasadgestaltning beträffande färgskala och rytm.

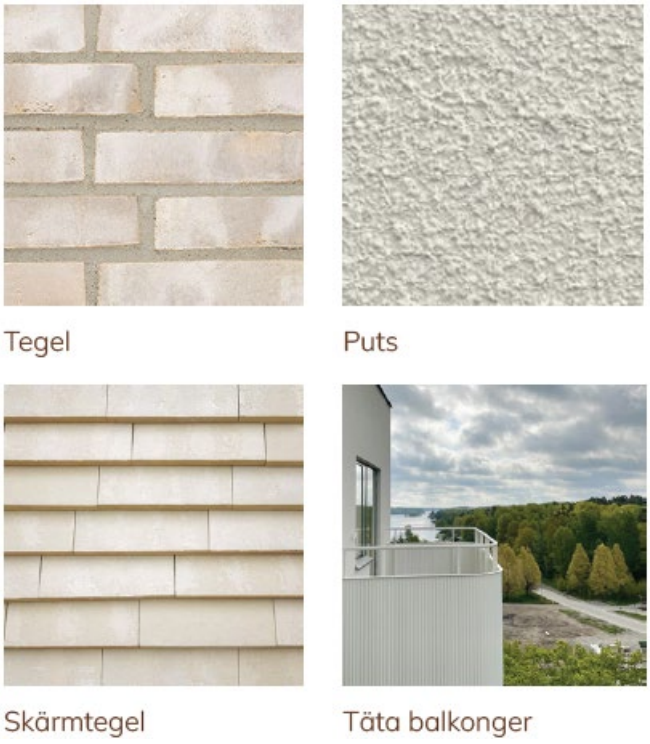
”Gatuhusen”, det vill säga de hus som vänder sin långsida mot gatan, föreslås gestaltas med huvudfasader i rött tegel som antingen är platsmurat, prefabricerat eller utgörs av skärmtegel. Gavlarna är tänkta att utföras i ljus puts och med en ram i huvudfasadens tegel för att stärka gavelformen. Balkonger placeras som utanpåliggande balkonger på långsidorna och utförs i en röd kulör lika tegelfasaden. Taken är tänkta att ha en röd kulör lika fasadteglet. Taken som föreslås utföras i plåt eller tegel kan antingen utformas med takkupor eller takfönster.



Figur 6. Material och palett ”Gatuhusen” (Gestaltningsprogram, 2026).

”Gavelhusen”, de hus som placeras med gavelfasad mot gata, föreslås gestaltas med ljus puts för att samspela med Ormen Långes ljusa utkragande byggnadsdelar. Gavelfasaderna ramas in av ljust tegel. De långa huvudfasaderna föreslås utföras i ett ljust tegel som antingen är platsmurat, prefabricerat eller utgörs av skärmtegel. Balkongerna följer principen för gathusen men utförs i en ljus kulör som förhåller sig till teglet och de putsade ytorna. Taken som föreslås utföras i omålad plåt eller tegel kan antingen utformas med takkupor eller takfönster.

I gavelhusens sadeltak möjliggörs takterrasser i söderläge. Hus A1 (längst upp i norr) som föreslås längst norrut planeras till 9 våningar. Höjden förhåller sig till Ormen Långe 1. Fasadgestaltningen med ömsom tegel, ömsom vit puts är tänkt att ta upp Ormen Långes fasadgestaltning beträffande färgskala och rytm.



Figur 7. Material och palett ”Gavelhusen” (Gestaltningsprogram, 2026).

Bostadsentréerna utförs med indrag från gatan, ett motiv som plockas upp från Ormen Långes entrépartier. Entréindragen är tänkta att utföras med stor omsorg beträffande material och belysning. Gathusens röda tegelfasad är i sockelvåningen tänkt att övergå i ett ljust indrag med exempelvis vit klinker medan gavelhusens indrag utformas i naturträ för att kontrastera mot den ljusa putsen. Dörrar och fönster i entrén föreslås utformas i trä.

Sockelvåningen i byggnad B5 mot Masmotorget ska rymma kommersiella lokaler och är därmed tänkt att utformas med stora glaspartier och ett skärmtak. Tegelfasaden ska ges extra omsorg i sin detaljering vid sockelvåningen.

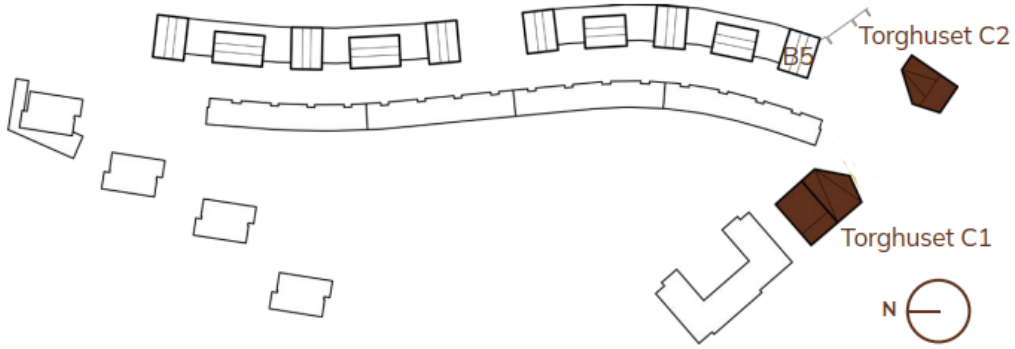
Mellan bostadshusen finns en envånings sockelfasad innehållande garage och ovanpå den - bostadshusens gårdar. Fasaden föreslås utföras som en veckad mur i rillad betong.



Figur 8. Sockelfasad mellan bostadshus (Gestaltningsprogram, 2026).

Mellan punkthusen är gårdsmiljöer placerade ovanpå garaget vilket kombinerar boende, gröna utrymmen och parkering på ett smart sätt. Garagekroppens indrag från gaturummet möjliggör platsbildning i form av viloplats eller utrymme för planteringar. De framskjutande huskropparnas fasad ska vara uppglasade för att upplevas mer öppna och förskjutningen ämnar skapa en upplevd variation till gatugestaltningen. Bostadskropparna längst ut i både sydlig och nordlig riktning är placerade i vinkel mot gatorna för att ge bullerskydade gårdar ovanpå garageplanet.

Bebyggelsen vid Masmotorget planeras i form av två nya bostadshus (C1 och C2) som ska rama in torg rummet och bidra till en aktiv miljö med lokaler i bottenvåningarna.



Figur 9. Illustration Masmotorget och torghusen C1 och C2 (Gestaltningsprogram, 2026).

De två nya bostadshusen vid Masmotorget är planerade i motsvarande 10 respektive 13 våningar. Byggnadens gestaltning är tänkt att förhålla sig friare till den befintliga arkitekturen än vad punkthusen längs Solhagsvägen gör. Byggnadernas skurna former med oregelbundna fotavtryck och asymmetriska

planform är tänkta att fånga upp och stärka stråk och visuella siktlinjer kring torg, tunnelbanestation och Ormen Långe. Samtidigt anspelar de på Myrstugebergets asymmetriska siluett och fasader. Husens skurna planform och tak ska bidra till fasader med stor variation i skala och proportioner. Som lämpligt fasadmaterial för torghusen föreslås ljust tegel med subtil mönsterverkan i teglets läggningsriktning, trä eller betong. Den samlade balkongsättningen kombinerar fasaddelar med stram, vertikal sättning med saxande balkonger på andra delar av fasaden.



Figur 10. Fasadillustration C1, från Masmotorget (Gestaltningsprogram 2026)

Innehåll, utformning och gestaltning av sockelvåningarna i samtliga nya byggnader som föreslås i anslutning till Masmotorget har studerats gemensamt tillsammans med platsens befintliga byggnader och miljöer. Målet är att skapa en både funktionell och visuell helhet där samtliga delar på olika sätt ska bidra till att stärka ett aktivt och upplevelserikt torg. Sockelvåningarna som vänder sig mot torget är tänkta att innehålla främst lokaler för kommunal och kommersiell service.

Hus C1, i Varvsvägens förlängning, planeras inrymma ett nytt bibliotek samt en fritidsgård i en utdragen sockelvåning, med en ovanliggande bostadsgård och ett tio våningar högt punkthus med bostäder. Hus C2, i anslutning till tunnelbanans entré planeras som ett högt punkthus, motsvarande 13 våningar, med bostäder och en integrerad bostadsgård på taket.

Höjden på C2 byggnaden markerar Masmotorgets växande betydelse som kollektivtrafiknav samtidigt som den motiveras av de stora höjdskillnaderna på platsen idag och en trolig dragning av spårvägen på viadukt söder om torget. Här blir det även viktigt att skapa en entré mot den eventuella Spårväg Syd-stationen, för att skapa naturliga kopplingar som gynnar rörelse genom området och skapar trygghet.

Gestaltning av allmän plats

Till grund för utformningen ligger föreslagen ny bebyggelsestruktur, tidigare utförda analyser samt kommunens förslag på gatusektion. Målet med gestaltningsarbetet har varit att säkra en god kvalitetsnivå vad gäller utformning och disposition för det offentliga rummet samt att säkerställa god tillgänglighet för gående och cyklister till målpunkter både inom och utanför planområdet.

Solhagavägen

Solhagavägen gestaltas om för att gynna gång- och cykelpendling samt tillskapa ett attraktivt och välfungerande gaturum. Genom ny, linspänd belysning och separerade gång- och cykelbanor på gatans östra sida skapas en säker och trygg miljö. Bilburna trafikanter är främst boende längs Solhagavägen vilka har parkeringsplats i garaget under bostadshusen. Längs Ormen Långe skapas ett gångstråk separerat från vägmiljön med en tre till fyra meter bred möbleringszon. Till största del utgörs zonen av nedsänkt planteringsbädd med flerskiktad grönska, bädden fördröjer och renar vägdagvatten och gatuträden ger gaturummet karaktär och rumslighet. Grönstråket möbleras med mindre bänkförsedda bryggor. Grönytorna bryts med angöringsplatser och parkering för rörelsehindrade till Ormen Långe samt ytor för hantering av hushållsnära avfall vilket sker i underjordsbehållare. Angöringsplatser kompletteras med bänkar.

Kvartersparken

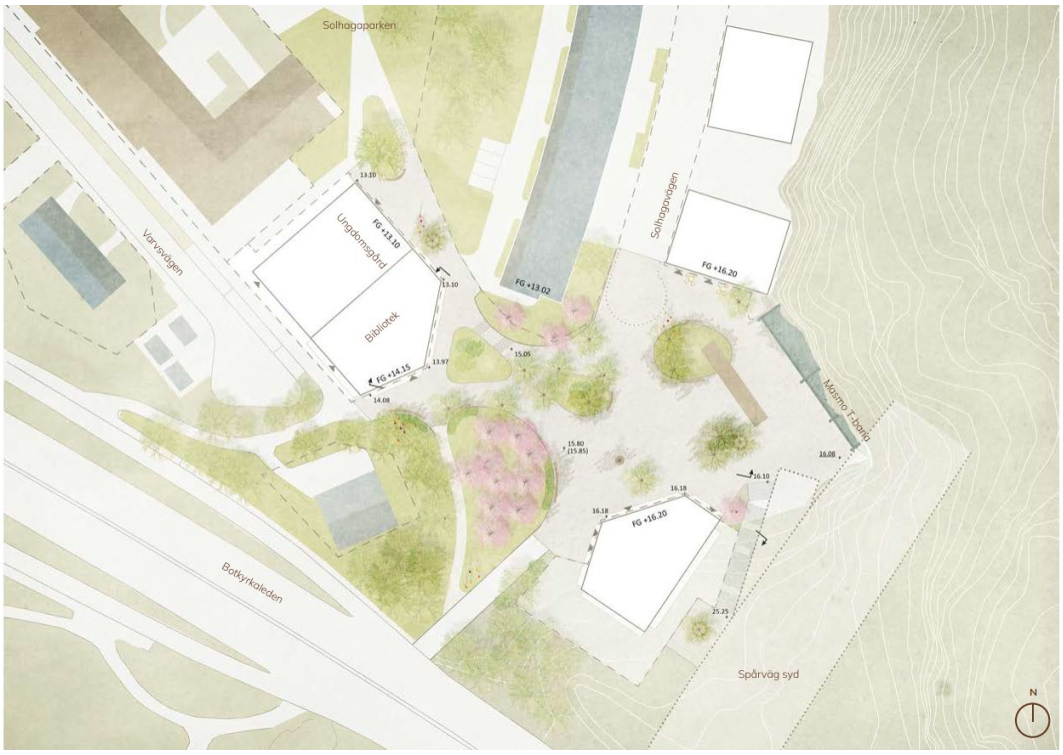
Längs Solhagavägen planeras en fickpark. Parken har tre entréer från gatan varav den tillgänglighetsanpassade består av en ramp som förläggs i parkens södra del. Fickparken fyller en viktig funktion som släpp mellan fasaderna längs Solhagavägen. En lummig oas där det urbana möter naturen och naturreservatet bakom husen gör sig påmint i gaturummet. Parken utformas också för att hantera skyfall från Masmoberget, och ligger därför nedsänkt i förhållande till Solhagavägen. Detta förstärker känslan av intim miljö vid foten av Masmobergets dramatiska klippa. Parken erbjuder en informell lekmiljö och en skyddad lugn miljö för umgänge ensam eller i grupp. Fickparken avses kompletteras med konstnärliga tillägg, eventuellt med lekkvaliteter.



Figur 1,, Sektion genom kvartersparken, sett från Solhagavägen (Gestaltningsprogram 2026).

Masmotorget

Masmotorget är en knutpunkt i området och har efter den planerade förtätningen goda förutsättningar att stärkas ytterligare som naturlig mötesplats. Förslaget innebär att dagens gestaltning ska omarbetas med en ny gestaltning. Torgets öppna karaktär behålls men ges tillägg av grönska som mjukar upp den tidigare hårda miljön och samtidigt styr riktningar och siktlinjer. Trädplanteringar bidrar till att skapa flera rumsligheter på torget vilket kombineras med väl tilltagna planteringsytor. Att på ett medvetet sätt fånga upp viktiga gångstråk och målpunkter till en tydligt definierad torgyta har varit en grundläggande gestaltningsprincip i arbetet.



Figur 12. Illustrationsplan Masmotorget, LAND 2025.

Torget består av två delar; den västra delen möter Solhagaparken samt tillkommande byggnad i Varvsvägens ände och har karaktären av parktorg med större inslag av grönska. Österut mot Masmoberget utformas ett mer urbant torg med ett generellt hårdgjort golv. Denna del utformas för att möta de trafiktekniskt komplexa förhållandena på platsen utan att tumma på vistelse och trygghetsvärden för gångtrafikanter. Det möjliggörs för vändrörelser för fordon samt nödvändig angöring till tunnelbana och de tillkommande byggnaderna kring torget. Cykeltrafik sker över torget till och från Solhagavägen, Myrstuguberget samt framtida cykelstråk på Botkyrkaleden. Gångtrafik är prioriterat och övriga trafikslag sker på gåendes villkor. En central yta på det hårdgjorda torget utgör ett inre rum i vilket inga andra trafikslag än gång förekommer. Denna del av torget är flexibel och stödjer torghandel eller tillfälliga arrangemang av olika slag. Runtom över hela torget tillskapas olika mötesplatser med möjlighet att sitta ned i varierande miljöer. Cykelparkering koncentreras till ytor nära tunnelbaneentrén.

Konstnärlig gestaltning antingen integrerat i landskapsutformningen alternativt som fristående objekt skapar ytterligare identitet till platsen.

Framför byggnaderna skapas möjlig plats för uteserveringar som kan tillåtas spilla ut och ta delar av torget i anspråk.

Landskapsbild och stadsbild

Området mellan Solhagavägen och Masmoberget kommer att förändras genom den nya bebyggelsen. Gestaltningen har dock utformats med ett medvetet förhållningssätt till den befintliga bostadshusen, särskilt bostadshuset ”Ormen Långe”. Bebyggelsen uppförs i 6 respektive 8 våningar, där de högre byggnaderna ansluter till ”Ormen Långes” nockhöjd medan de lägre byggnaderna understiger denna.

Det nordligaste punkthuset ges en större höjd som förhåller sig till Ormen Långe 1, vilket gör att byggnaden kan fungera som ett visuellt landmärke vid passage längs Södertäljevägen och den framtida tvärförbindelsen. Även de två punkthusen vid Masmotorget utformas som tydliga markörer i stadsbilden och bidrar till att stärka upplevelsen av ett tätare och mer urbant lokalt centrum.

Mellan de upphöjda bostadsgårdarna längs Solhagavägen anläggs en kvarterspark i marknivå. Parken skapar ett öppet mellanrum i bebyggelsen som bidrar till att bevara viktiga siktlinjer mot Masmoberget.

Torgytan gestaltas om efter bland annat tillkommande behov av angöring till torghus och tunnelbana. Den underliggande tunneln begränsar möjligheterna för plantering i torgets östra del där karaktären blir öppen och hårdgjord med hög flexibilitet vad gäller rörelse och användning. Trafiksituationen på torget är komplex, cykel- och nödvändig motortrafik ska ske på gåendes villkor. Torget möter Solhagaparken och får i väster en mer parkliknande karaktär.

Den planerade Spårväg Syd och Tvärförbindelse Södertörn har beaktats i gestaltningen. Eventuell påverkan samt behov av samordning har hanterats inom ramen för planarbetet i syfte att säkerställa en välfungerande integration mellan projekten.

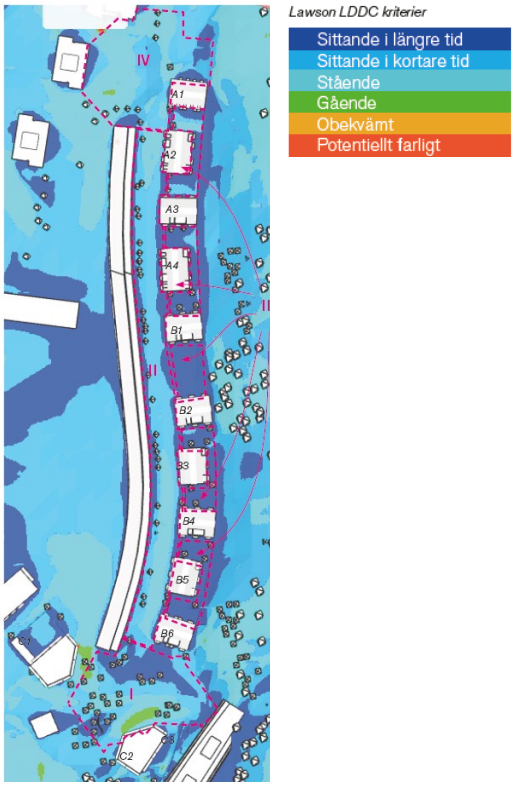
Sammantaget bedöms Masmotorget få en ökad stadsmässighet och ett tydligare urbant uttryck. Platsens koppling till omgivande landskap och närheten till Gömmarens naturreservat kommer även fortsättningsvis att manifesteras genom Masmoberget, som reser sig synligt ovanför tunnelbaneentrén och utgör ett tydligt inslag i stadsbilden.

Vindförhållanden

En vindstudie har tagits fram, White 2025, för Solhagavägen och Masmotorget i syfte att utreda och analysera vindkomforten. Resultat för vinter- och sommarhalvåret är väldigt lika och slutsatserna dragna från båda scenarierna är näst intill identiska. Utredningen konstaterar att vindsituationen generellt ser bra ut.



Figur 13. Illustration fokusområden.



Figur 14. Vindkomfort, sommarscenario - med ny bebyggelse.

Dagsljusförhållanden

En dagsljusstudie har tagits fram White, 2025 i syfte att utreda hur väl dagsljustillgången på fasaderna ser ut och dess möjlighet att nå BBR-kravet för dagsljus. Södra och norra kvarteren har en bra dagsljustillgång på östra sidan mot berget. På andra sidan (väst) visar de flesta punkthus en bra dagsljustillgång på de översta våningarna och en begränsad dagsljusnivå på lägre våningar. Det sker på grund av den höga befintliga byggnaden som ligger precis framför de nya byggnaderna vilket medför minskning av dagsljustillgången. Mellanrummen mellan punkthusen gör att de skuggas något av varandra och resultatet visar på några röda områden under balkonger.

För att hantera bristen på dagsljus i norra och södra kvarteret, i bottenvåningarna i väst, planeras entréfunktioner och garage på dessa ytor. Detta innebär att det inte finns krav på dagsljus som behöver uppfyllas. Goda dagsljusförhållanden kan uppnås genom större fönster och mindre djupa rum.





Figur 15. Dagsljustillgång på fasaderna. Perspektiv från sydväst.

De två högre torghusen som är placerade på varsin sida om torget har en god dagsljustillgång och skuggar inte varandra. Det enda området som är något problematiskt är bottenvåningen på hus ”C2” som vetter mot den eventuellt framtida Spårväg Syd. Här kan det bli svårt att få in dagsljus om det finns balkonger ovanför. Uppförande och placering av balkonger studeras och anpassas för att klara kraven i BBR.

Tillgänglighet till bostadshus

Planerad bebyggelse ska ha tillgängliga entréer och utformas med tillgängliga inomhusmiljöer. Tillgängligheten i området bedöms vara god då det inte finns några större höjdskillnader. Tillgänglighet till och inom byggnaderna regleras vid prövning av bygglov och anmälan enligt plan- och bygglagen, PBL.

Räddningstjänst

Detaljplanen möjliggör god framkomlighet för räddningstjänstens fordon. Södertörns brandförsvarsförbunds PM 608 och 609 angående framkomlighet och brandvattenförsörjning ska beaktas i projekteringen. Föreslagna byggnader kan nås via allmänna gator och torg.

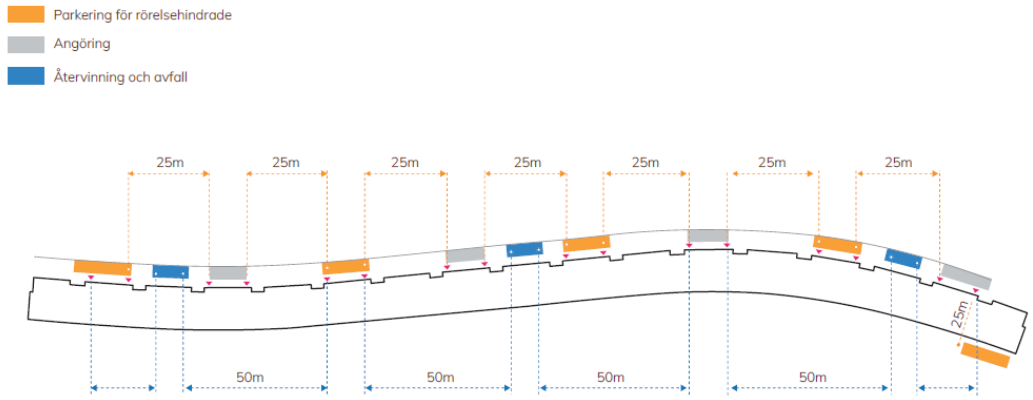
Stegbil krävs ej för den planerade bebyggelsen då byggnaderna kommer utformas med TR2 trapphus. Räddningsfordonens framkomlighet och erforderliga uppställningsplatser ska säkerställas enligt gällande krav. Om en uppställningsplats ordnas på allmän plats ska funktionen säkerställas långsiktigt genom utformning, drift och underhåll.

Avfallshantering

För det befintliga bostadshuset Ormen långe sker idag avfallshantering för grovsopor i fasta kärl utmed Solhagavägen. Miljörum till fastigheten finns på Drakskeppet 1. När Solhagavägen byggs om och Drakskeppet 1 bebyggs placeras samtlig avfallshantering med källsortering i nedgrävda kassuner utmed Solhagavägen. Yta för kassuner säkerställs genom områden med kvartersmark i plankartan.

Avfallshanteringen för den nya bebyggelsen kommer att ske i miljörum i byggnadernas bottenvåningar. Avfallshantering till C2 huset sker via Masmotorget. Möjlighet till rundkörning finns på Masmotorget. Angöring och vändning för övrig obehörig trafik sker inom trafikytan framför torget. På själva torgytan avses motorfordonstrafiken begränsas till avfallshämtning, nödvändiga leveranser, angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga och räddningstjänsten.

Avfallshantering för hus C1 sker via angöring på Varvsvägen. Varvsvägen avses anpassas vid vändplatsen för att möjliggöra vändning för avfallsfordon och därmed undvika bakrörelser över gång- och cykelbanan



Figur 16. Illustration över angöring utmed Solhagavägen.

Avfallshanteringen ska ske enligt kommunens avfallsplan och renhållningsföreskrifter.

Lek och rekreation

Detaljplanen möjliggör en ny kvarterspark längs Solhagavägen och Masmotorget avses utvecklas med mer växtlighet och träd. Parken är placerad längs med Solhagavägen och uppmuntrar till vistelse i området. I Solhagaparken, väster om Ormen Långe finns en större, befintlig lekyta med utrymme för spontanidrott. Inom projektet utreds möjligheten att Gömmarens naturreservat, som i dagsläget kan upplevas svåråtkomligt, kan bli ett nytt besöksmål för boende i Haga och en möjlighet för boende att ta del av den bevarade naturen i närområdet.

Offentlig service

I nuläget finns det kommunala planer på att möjliggöra för ett bibliotek och fritidsgård i bottenvåningen på C1 huset.

I närområdet, väster om Ormen Långe finns en förskola och Vårby vårdcentral är belägen strax norr om planområdet invid E4 Södertäljevägen. I närliggande Myrstugeberget, söder om Botkyrkaleden, finns en privat förskola och grundskola, bägge inom 500 meter från Masmotorget. I Vårby gård finns flera förskolor och grundskolor. Närmaste gymnasium finns i Kungens kurva,

Flemingsberg och Skärholmen. Det tillkommande behovet av förskole- och skolplatser bedöms rymmas inom befintligt bestånd.

Kommersiell service
Detaljplanen möjliggör för lokaler i bottenvåningen längs Solhagavägen. Krav ställs på lokaler i anslutning till Masmotorget.

Arbetsplatser
Detaljplanen bedöms kunna generera nya arbetsplatser, vilket bidrar till att uppfylla kommunens arbetsplatskvot. Detaljplanens genomförande innebär tillskapande av lokaler för nyetablering av service.

Gator och trafik

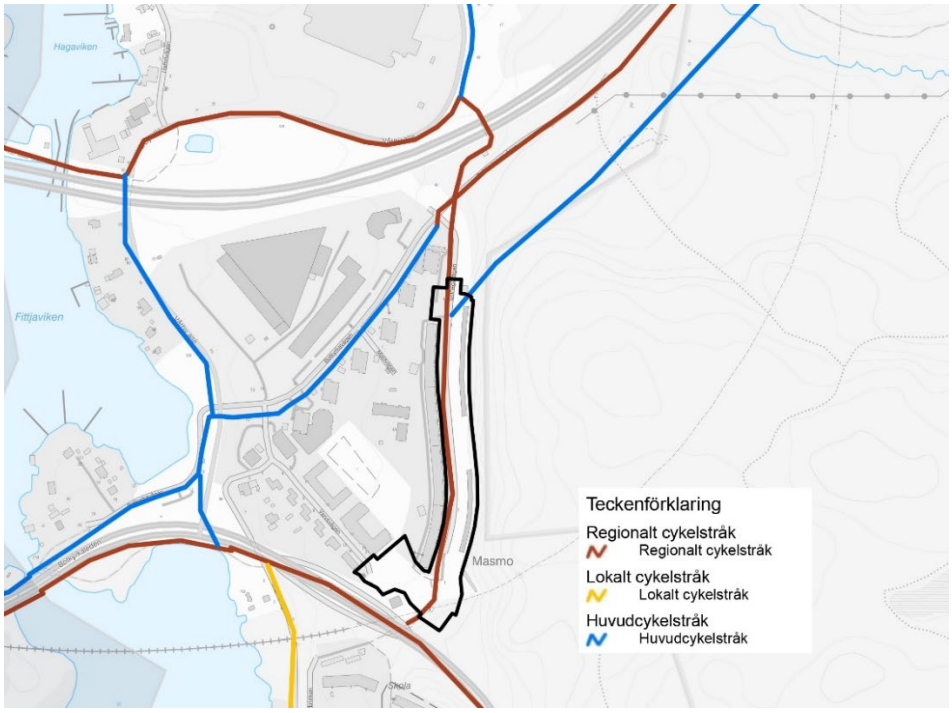
Gatustruktur
Genom detaljplanen skapas förutsättningar för att kunna stärka stråket mellan tunnelbanestationen Masmo och tillkommande bebyggelse i Vårby udde, vilket är i linje med översiktsplanens intentioner. Solhagavägen ska omvandlas från en gata som idag upplevs som en baksida med stora parkeringsytor till en trygg och upplevelserik stadsgata med grönska, gång- och cykelstråk och platsbildningar.

En trafikutredning, Bjerking 2026, har tagits fram för att säkerställa att nödvändiga funktioner och trafikrörelser kan ske på ett tillfredsställande sätt i och med genomförandet av detaljplanen.

Cykelparkering och bilparkering ska utformas enligt riktlinjerna i kommunens parkeringsprogram. Parkeringsplatser för all tillkommande bebyggelse placeras i garage i de båda kvarteren utmed Solhagavägen.

Gång- och cykeltrafik
Solhagavägen kommer få en ny gestaltning med en tydligare möblering och karaktär av en stadsgata. Sträckan är en framtida viktig förbindelse mellan det planerade området Vårby udde och Masmo station. En dubbelriktad cykelbana på 4,5 meter planeras på Solhagavägens östra sida. Denna förbinds med det existerande regionala cykelvägnätet i norr och söder. På andra sidan Solhagavägen, mot Ormen Långe, planeras en gångbana på 2,5 meter och en möblering och angöringszon på 4 meter. Gångbanorna längs båda sidor av Solhagavägen sammanlänkas sedan med torgytan i söder.

I samband med Trafikverkets breddning av E4/E20 kommer gångtunneln under motorvägen flyttas något västerut så att den ger en genare och rakare anslutning till den nya gång- och cykelvägen på Solhagavägen och till det framtida torget vid Vårby allé som ska byggas i projektet Vårby udde. Tunneln kommer att vara en välkommande och trygg koppling mellan Haga, Vårby udde och Vårby gård.

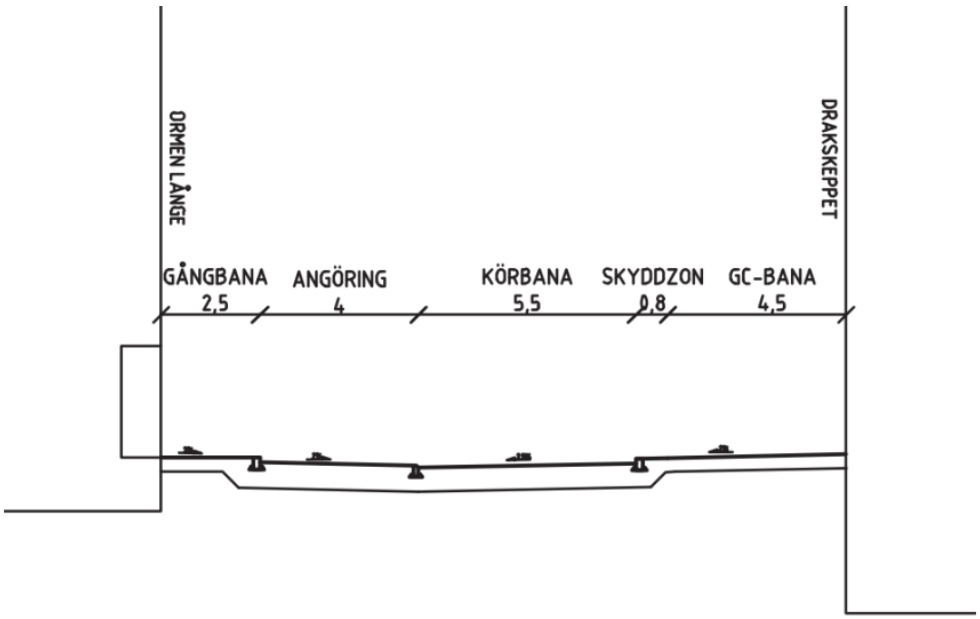


Figur 17. Övergripande cykelstråk i kommunen. Planområdet är markerat med svart linje.

Biltrafik

Biltrafik till planområdet sker till största del via Solhagavägen, som utgör tillfart till garage, miljörum och angöring för de nya bostäderna utmed Solhagavägen samt Ormen Långes avfallskassuner. Även transporter, taxi, avfallsfordon och leveransfordon till verksamheterna vid Masmotorget behöver nå torget via Solhagavägen. Torget kommer att fungera som ett delat utrymme där gång-, cykel och biltrafik samsas på lika villkor. Motorfordonstrafik på torget begränsas till nödvändig angöring, leveranser, avfallshantering och räddningstjänst. Utformningen ska stödja låga hastigheter, tydliga rörelsestråk och en god trafiksäkerhetsstandard. Viss angöringstrafik kommer behöva ske på Varvsvägen avseende leveranser till centrumverksamheter samt avfallshantering i den så kallade C1 byggnaden.

Solhagavägen ska ges en tydlig stadskaraktär med generösa ytor där gång- och cykeltrafik prioriteras. Körbanan föreslås vara 5,5 meter bred och kompletteras med ytor för tillgänglig angöring samt möjlighet till uppställning för att tillgodose Ormen Långes behov längs gatan. Vägen avslutas vid Masmotorget, där vändmöjlighet anordnas.



Figur 18. Ny sektion Solhagavägen.

På Varvsvägen byggs vändplatsen om för att möjliggöra säker backvändning för avfallsfordon och därmed undvika backrörelser över gång- och cykelbanan. Personbilar kan vända med rundkörning.

Parkering

En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen, Bjerking 2026. Den parkeringsyta som idag finns på fastigheten Drakskeppet 1 nyttjas av Huge bostäder AB och kommer som en konsekvens av exploateringen tas i anspråk vilket resulterar i att exploatören behöver ersätta dessa parkeringsplatser. Parkeringsplatser för all tillkommande bebyggelse placeras i garage i två våningar i det södra kvarteret och i ett plan i det norra kvarteret utmed Solhagavägen. De befintliga parkerings- och garageplatserna på markparkeringen inom Drakskeppet 1 ersätts och omplaceras till garage under respektive bostadskvarter på fastigheten.

Beräkningen av antalet parkeringsplatser utgår ifrån kommunens parkeringstal för bostäder som varierar till följd av lägenhetsstorlek och avstånd till attraktiv kollektivtrafik. Planområdet ligger inom zon A i kommunens parkeringsprogram (2016) och klassificeras därför som kollektivtrafiknära läge. Det sammanlagda parkeringsbehovet uppgår till 576 platser och av dessa är 558 platser tillägnade bostäder. Utöver parkeringsbehovet för bostäder och besök tillkommer parkering för verksamheter som uppgår till 18 parkeringsplatser sammanlagt. Nedan presenteras parkeringsbehovet för bil uppdelat på ny exploatering och befintligt bestånd. För den nya exploateringen finns ett parkeringsbehov på 163 parkeringsplatser för bostäder inklusive besöksparkering och 11 platser för verksamheter, vilket motsvarar totalt 174 parkeringsplatser före reducering. Verksamheter som i dagsläget planeras för är bibliotek och fritidsgård men detta kan komma att ändras längre fram.

Lägenhetens storlek	P-tal	Antal lgh	Antal p-platser
Studentbostäder	0,05	67	3,4
Ungdomsbostäder	0,05	96	4,8
<45 kvm	0,25	275	68,8
45-70 kvm	0,45	46	20,7
>70 kvm	0,75	57	42,8
Besöksparkering	0,05		18,9
Besöksparkering student/ungdom	0,02	163	3,3
Verksamheter (1136 kvm BTA)	10 platser/1000 kvm BTA		11
Summa		541	**174**

Figur 19. Parkeringstal för nyexploatering

Huge har 747 lägenheter i området i varierande storlek samt ett antal lokaler för verksamhet. I samband med exploateringen görs en omstrukturering av befintliga parkeringar för att successivt anpassa parkeringen till ett mer kollektivtrafikorienterat mobilitetsmönster. Tillämpningen av kommunens parkeringstal för bostäder och verksamheter resulterar i ett parkeringsbehov på 402 parkeringsplatser för befintlig bebyggelse.

Lägenhetens storlek	P-tal	Antal lgh	Antal p-platser
<45 kvm	0,25	238	59,5
45-70 kvm	0,45	278	125,1
>70 kvm	0,75	231	173,3
Besöksparkering	0,05		37,4
Verksamheter (961 kvm BTA)	10 platser/1000 kvm BTA		7
Summa		747	**402**

Figur 20. Parkeringsbehov befintligt bestånd

För cykel har ett behov om 1 208 parkeringsplatser räknats fram för den tillkommande bebyggelsen.

För att erbjuda boende attraktiv cykelparkering bör cykelparkering anordnas både inom- och utomhus. Kommunens riktlinjer anger att stöldsäker, trygg och lättillgänglig cykelparkering ska anordnas nära entrén på kvartersmark. Dessutom bör ett antal cykelparkeringar anordnas i förråd som nås från markplan utan att cykeln behöver lyftas.

För det befintliga beståndet har en inventering av befintliga cykelparkeringar gjorts. Inventeringen identifierade 1 994 cykelplatser varav 378 placerade utomhus utan tak och 300 utomhus under tak, övriga platser finns inomhus. Om man applicerar kommunens nuvarande p-tal på Huges befintliga bestånd krävs totalt 1 994 platser för cyklar, vilket stämmer precis överens med befintlig situation.

Inom planområdet finns idag cykelparkering etablerad för det befintliga bostadsbeståndet. I samband med att Solhagavägens gaturum omgestaltas och körbanan byggs om kommer de befintliga cykelparkeringsplatserna som används idag ersättas och flyttas.

Parkering för personer med funktionshinder

Vid Varvsvägen, i anslutning till vändplanen tillskapas 2 besöksplatser samt en besöksplats för rörelsehindrad på allmän plats för att försörja verksamheter på torget. Vid hus C1 planeras för 1 parkering för rörelsehindrade på kvartersmark i anslutning till Varvsvägen. Vid hus C2 planeras för 2 parkeringar för rörelsehindrade söder om byggnaden.

Det kommer att finnas angöringsplatser för Ormen Långe utmed Solhagavägen.

Tillgänglig parkering kommer att lösas inom planområdet på kvartersmark.

Mobility management

I mobilitets- och parkeringsutredningen som tagits fram (Bjerking, 2026) föreslås åtgärder som kan främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden, kombinerat med parkeringslösningar som på sikt ska bära sina egna kostnader.

Planområdet ligger med gångavstånd till Masmo tunnelbana och framtida Spårväg Syd, vilket ger goda förutsättningar för hållbart resande.

Flexibla parkeringstal, som innebär en sänkning av parkeringstalet i utbyte mot mobilitetsåtgärder, kommer att tillämpas i projektet. Exploatörerna (Huge och Titania) åtar sig att genomföra åtgärder och etablera tjänster som kan minska efterfrågan på bilparkering. Så kallade mobilitetsåtgärder, syftar till att erbjuda alternativ, som gör det enklare att resa utan att äga en bil. En kombination av åtgärder som ökar kollektivtrafikens och cykelns konkurrenskraft gentemot bilen och främjar gång kan fungera som ett effektivt styrmedel för att minska bilinnehavet och främja mer hållbara transportval.

För att möjliggöra en parkeringsreduktion om 30 % för bostäder införs ett omfattande mobilitetspaket. I mobilitets- och parkeringsutredningen föreslås mobilitetsåtgärder i syfte att främst minska de boendes behov av att använda bil som transportmedel och därmed behovet till bilparkering. Åtgärderna inkluderar bland annat bilpool med kostnadsfritt medlemskap under en introduktionsperiod, en cykelpool med el- och lådcyklar samt leveransskåp för kylvaror. 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.

Det samlade parkeringsbehovet för det berörda befintliga beståndet och den nya exploateringen uppgår innan reduktionen till totalt 576 parkeringsplatser. Efter tillämpning av parkeringsreduktionen uppgår det totala behovet till cirka 408 platser inklusive verksamheter. Inom planområdet planeras sammantaget för cirka 420 parkeringsplatser, vilket fördelas mellan platser i de nya underjordiska gäst- och boendegaragen samt markparkeringar längs vägnätet och kvarvarande

befintliga garageytor som inte tas i anspråk av exploateringen. Detta bedöms fullt ut tillgodose det reducerade behovet.

Parkeringsreduktionen bedöms vara rimlig utifrån områdets mycket kollektivtrafiknära läge direkt vid tunnelbanan, ett historiskt sett lägre bilinnehav i Masmo samt de mobilitets- och parkeringsstyrande åtgärder som föreslås. Tidigare parkeringsbeläggningsstudier längs Botkyrkavägen visar dessutom att beläggningen i området generellt varit relativt låg, vilket indikerar att det faktiska parkeringsbehovet redan ligger under kommunens traditionella parkeringstal. För det befintliga bostadsbeståndet bedöms omställningen till den nya parkeringsstrukturen ske successivt över tid genom aktiv parkeringsstyrning, information och introduktion av mobilitetstjänster.

Ärendeinformation

Planförfarande

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett utökat planförfarande eftersom förslaget bedöms vara av allmänt intresse. Det påverkar allmän plats i form av torg och gågata och är av stor betydelse då området berör en särskilt känslig kulturmiljö. Ett planprogram bedöms inte nödvändigt.

Genomförandetid

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 förskjuten genomförandetid.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (4 kap. 40 § plan- och bygglagen), men planen fortsätter att gälla om inte kommunen ändrar eller upphäver planen.

Huvudmannaskap

Huddinge kommun ska vara huvudman för allmän platsmark. Detta innebär att kommunen har ett ansvar för uppförande, drift och underhåll av den allmänna platsen. Allmän platsmark inom detaljplanen utgörs av Gata, Torg och Park.

Kommunen kommer teckna exploateringsavtal med Huge Bostäder AB samt mark- och genomförandeavtal med Titania Projektutveckling AB senast i samband med att detaljplanen antas av kommunen. Avtalen kommer reglera ansvars- och kostnadsfördelningen mellan kommunen och exploatörerna gällande genomförandet av detaljplanen.

Utbyggnad av allmän plats och ledningar bedöms kunna påbörja kvartal 4 2028. Nybyggnation på kvartersmarken bedöms kunna påbörjas från kvartal 2 2029.

Tidplan

Samråd	7 september – 2 oktober 2026
Granskning	Kvartal 3 2027
Antagande	Kvartal 3 2028

Motiv till detaljplanens regleringar

I planbeskrivningen ska kommunen redovisa motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Redovisningen ska göras utifrån detaljplanens syfte samt 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900). Kommunen ska i anslutning till motiveringen även ange lagstödet enligt 4 kap. Plan- och bygglagen (2010:900) till regleringarna.

Samtliga planbestämmelser följer Boverkets föreskrifter (BSF 2020:5) om detaljplan, beslutad 2020-09-09.

Planbestämmelser

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTEN

Användning av allmän plats

Planbestämmelse		Motiv
GATA	Gata	Bestämmelsen omfattar Varvsvägen och Solhagavägen som är befintliga gator med gång- och cykelväg. Solhagavägen kommer med planläggningen få nya funktioner med tydligare möblering, cykelkoppling och karaktär av en stadsgata. Varvsvägen förlängs och leder till planområdets sydvästra del fram till befintlig gång- och cykelbana. Där avslutas vägen i en vändplan som är anpassad för avfallsfordon.
PARK	Park	Bestämmelsen syftar till att skapa en ny park och mötespunkt för områdets boende. I sydöstra och sydvästra delen av planområdet syftar planbestämmelsen till att bevara och tydliggöra delar av befintliga grönytor som angränsar till användningarna Bostäder och Torg.
TORG	Torg	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra torg för allmänheten med koppling till parkområden samt ny och befintlig bebyggelse.

Användning av kvartersmark

Planbestämmelse		Motiv
B	Bostäder	Planbestämmelsen syftar till att möjliggöra nya flerbostadshus. I användningen bostad ingår även olika bostadskomplement som kan ligga inom eller i anslutning till bostaden. Det kan till exempel vara tvättstuga, lekplats, cykelskjul och miljöhus.
C	Centrum	Planbestämmelsen syftar till att möjliggöra för centrumändamål.
E	Tekniska anläggningar	Syftet är att möjliggöra för tekniska anläggningar, så som transformatorstationer och markvärmecentral.
P	Parkering	Bestämmelsen möjliggör parkering.
(T_1)	Tunnelbana med tillhörande tekniska anläggningar under mark	Bestämmelsen syftar till att säkerställa yta för Masmo tunnelbana.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLAMÄN PLATS

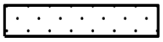
Utformning av allmän plats

Planbestämmelse		Motiv
+15.6	Markens höjd över angivet nollplan ska vara 15.6 meter. (Begränsad av användningsgräns).	Bestämmelsen syftar till att säkerställa avrinning vid skyfall.
+15.8	Markens höjd över angivet nollplan ska vara 15.8 meter. (Begränsad av användningsgräns).	Bestämmelsen syftar till att säkerställa avrinning vid skyfall.

+12.7	Markens höjd över angivet nollplan ska vara 12.7 meter. (Begränsad av användningsgräns).	Bestämmelsen syftar till att säkerställa avrinning vid skyfall.
+12.8	Markens höjd över angivet nollplan ska vara 12.8 meter. (Begränsad av användningsgräns).	Bestämmelsen syftar till att säkerställa avrinning vid skyfall.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Begränsning av markens utnyttjande

Planbestämmelse		Motiv
	Marken får inte förses med byggnad.	Byggnader ska inte uppföras på mark som inte bedöms lämplig.

Byggnaders användning

Planbestämmelse		Motiv
s_1	Centrumändamål får endast finnas i bottenvåningen (Avgränsas av användningsgräns)	Syftet är att möjliggöra centrumändamål längs Solhagavägen för att aktivera gatan och bidra till stadslivet.
s_2	Centrumändamål ska finnas i bottenvåningen mot TORG (Avgränsas av användningsgräns)	Syftet är att säkerställa att centrumändamål ska finnas i bottenvåningen mot Masmotorget. Detta ska bidra till att aktivera Masmotorget som en stadsdelscentrum och bidra till stadslivet.
s_3	Centrumändamål får endast finnas i bottenvåningen. Centrumändamål ska finnas i bottenvåning mot TORG (Avgränsas av användningsgräns)	Syftet är att säkerställa att möjliggöra centrumändamål i bottenvåningen samt säkerställa att centrumändamål ska finnas mot Masmotorget.

Höjd på byggnadsverk

Planbestämmelse		Motiv
h_1	Högsta nockhöjd är 4.5 meter.	Bestämmelsen syftar till att reglera komplementbyggnader i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion.
h_2	Högsta höjd för gårdsbjälklag är + 20.3 meter över angivet nollplanet.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Höjden medger upp till motsvarande två våningar.
h_3	Högsta höjd för gårdsbjälklag är + 23.0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Höjden medger upp till motsvarande två våningar.
h_4	Högsta nockhöjd är + 42.2 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Det ska säkerställa att det blir en variation i höjd och en jämn skala för bostadshusen inom planområdet. Ny bebyggelse som uppförs i motsvarande sex till åtta våningar och förhåller sig till samma våningskala som intilliggande befintlig bebyggelse ”Ormen långe” som har ett stort kulturmiljövärde. Variationen i höjd syftar till att längst Solhagavägen bryta upp och komplettera den befintliga byggnadens långa volym.
h_5	Högsta nockhöjd är + 44.7 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Det ska säkerställa att det blir en variation i höjd och en jämn skala för bostadshusen inom planområdet. Ny bebyggelse som uppförs i motsvarande sex till åtta våningar och förhåller sig till samma våningskala som intilliggande befintlig bebyggelse ”Ormen långe” som har ett

		stort kulturmiljövärde. Variationen i höjd syftar till att längst Solhagavägen bryta upp och komplettera den befintliga byggnadens långa volym.
h_6	Högsta nockhöjd är + 48.7 meter över angivet nollplan	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Ny byggnad som uppförs i motsvarande nio våningar och förhåller sig till ett befintligt punkthus i samma våningskala.
h_7	Högsta nockhöjd är + 62.5 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Hus C1 uppförs i upp till motsvarande tio våningar och ska sticka ut från befintlig bebyggelse för att rama in torget och fungera som nya orienteringspunkter i området.
h_8	Högsta nockhöjd på komplementbyggnad och skärmtak är 4.5 meter.	Bestämmelsen syftar till att reglera komplementbyggnader i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion.

Markens anordnande och vegetation

Planbestämmelse		Motiv
n_1	Minst 50 % av egenskapsområdet ska vara genomsläpplig.	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en god dagvattenhantering och möjliggöra för utformning av grönska.
n_2	Marken får inte användas för bilparkering. Undantag görs för parkeringsplatser för rörelsehindrade	Motivet med bestämmelsen är att hindra fordon från att parkera på platser som inte är lämpliga. För att bostäder ska vara tillgängliga för alla får parkeringsplatser för rörelsehindrade anordnas på ytor med bestämmelsen n_2.

n_3	Marken ska anordnas med avskärande dike.	Syftet är att säkerställa den yta som krävs för dike så dagvatten kan omhändertas och inte skapa instängda områden.

Markreservat

Planbestämmelse		Motiv
x_1	Markreservat för allmännyttig gångtrafik.	Ytor ska säkerställas för gångtrafik.
g_1	Markreservat för gemensamhetsanläggning.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa yta för avfallshantering.

Placering

Planbestämmelse		Motiv
p_1	Byggnad ska placeras minst 0,5 meter från TORG.	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa ytor mellan byggnad och allmänplats.

Takvinkel

Planbestämmelse		Motiv
o_1	Takvinkel ska vara mellan 40-50 grader och gäller för 75 % av byggnadens takyta.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att taket utformas med en lutning vilket ska bidra till en varierad siluett och taklandskap i området.

Utformning

Planbestämmelse		Motiv
f_1	Huvudentréer ska vara placerade mot GATA och indragna med minst 1,5 meter från fasad, samt en minsta bredd	Syftet med bestämmelsen är att undvika att entrédörr öppnas på förbipasserande. Bredden på indraget

	om 4 meter. (Begränsas av användningsgräns).	medger att även dörr till miljörum inryms.
f_2	Balkong ska placeras i rad ovan liggande varandra och får endast placeras på långsida. Balkonger ska ej vara inglasade mot GATA och TORG. Balkongräcken ska vara täta till minst 75%. (Begränsas av användningsgräns).	Bestämmelsen ska säkerställa en god gestaltning och att balkongerna anpassas till omgivningen och platsens karaktär.
f_3	Bottenvåningens fasadlängd mot GATA och TORG ska vara uppglasad till minst 40%.	Bottenvåningens fasad ska vara uppglasad för att upplevas mer öppen och bidra till att området uppfattas livligt och ger en känsla av trygghet.
f_4	Bottenvåningens fasadlängd mot GATA och TORG ska vara uppglasad till minst 20%.	Bottenvåningens fasad ska vara uppglasad för att upplevas mer öppen och bidra till att området uppfattas livligt och ger en känsla av trygghet.
f_5	Byggnadens kortsidor ska utformas i ljus puts.	Syftet med bestämmelserna är att bidra till en variation i kulör och material samt samspela med den befintliga byggnaden Ormen Långes fasad i rött tegel och ljusa utkragande byggnadsdelar
f_6	Byggnadens långsidor ska utformas i ljust tegel.	Syftet med bestämmelserna är att bidra till en variation i kulör och material samt samspela med den befintliga byggnaden Ormen Långes fasad i rött tegel och ljusa utkragande byggnadsdelar
f_7	Byggnadens långsidor ska utformas i rött tegel.	Syftet med bestämmelserna är att bidra till en variation i kulör och material samt samspela med den befintliga byggnaden Ormen Långes fasad i rött tegel och ljusa utkragande byggnadsdelar

f_8	Utåtgående dörrar får endast finnas mot TORG.	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att entrédörrarna till byggnaden inte öppnas i gång- och cykelbanan för att minska risken av olyckor och konflikt mellan förbipasserande trafikanter och boende.
f_9	Räcke på gården mot GATA ska utföras genomsiktliga. (Begränsas av användningsgräns).	Räcken ska vara genomsiktliga för att främja kontakt mellan gata och gård samt bidra till en tryggare gatumiljö.
f_{10}	Sockelvåning mot TORG ska särskilja sig i utformning genom en högre detaljeringsgrad från resterande byggnadsfasad.	Sockelvåningen mot Masmotorget ska rymma kommersiella lokaler och ska därför utformas med extra omsorg i sin detaljering längs hela sockelvåningens höjd.
f_{11}	Bottenvåning mot TORG ska ha en våningshöjd på minst 4,0 meter.	Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa tillräcklig takhöjd för centrumändamål.
f_{12}	Bottenvåning mot TORG ska ha en våningshöjd på minst 3,5 meter.	Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa tillräcklig takhöjd för centrumändamål.
f_{13}	Minst 50 % av byggnadens fasadmaterial ska vara av tegel eller trä.	Syftet med bestämmelserna är att bidra till en variation i kulör och material samt samspela med den befintliga bebyggelsen.
f_{14}	Entré till lokal ska finnas mot TORG	Entré till lokal ska finnas mot torg för att aktivera platsen och bidra till ett levande stadsrum.
f_{15}	Entré ska finnas mot öster.	Entré ska finnas mot öster för att aktivera området och kopplingen till kommande Spårväg Syd.
f_{16}	Färdig golvnivå ska vara minst +15.8 meter över angivet nollplan.	Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att översvämning undviks vid höga vattenflöden.

Utförande

Planbestämmelse		Motiv
b_1	Byggnad ska uppföras med friskluftsintag som placeras bort från Botkyrkaleden.	Vid händelse av olycka ska risk för människors hälsa minimeras genom att säkerställa luftintag bort från Botkyrkaleden.
b_2	Byggnad ska uppföras med minst en utrymningsväg bort från Botkyrkaleden.	Vid händelse av olycka ska risk för människors hälsa minimeras genom att säkerställa utrymningsväg bort från Botkyrkaleden.

Utnyttjandegrad

Planbestämmelse		Motiv
e_1	Maximalt sammanlagda byggnadsarea för komplementbyggnader och skärmtak ovan gårdsbjälklag är 30 kvm.	Största area för komplementbyggnader och skärmtak är 30 kvadratmeter. Planbestämmelsen syftar till att möjliggöra uppförande av nödvändiga komplementbyggnader och skärmtak ovan gårdsbjälklag samt säkerställa tillräckliga ytor för rekreation och utevistelse inom bostadsgårdarna.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Avgränsas via sekundär egenskapsgräns

Höjd på byggnadsverk

Planbestämmelse		Motiv
h_9	Högsta nockhöjd är 19.5 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Höjden medger upp till motsvarande 1 våning.
h_{10}	Högsta nockhöjd är 51.6 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Torghusen uppförs i upp till motsvarande 13 våningar och ska sticka ut från befintlig bebyggelse för

		att rama in torget och fungera som nya orienteringspunkter i området.
h_{11}	Högsta höjd för gårdsbjälklag är + 23.0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera bebyggelsen i höjdled upp till högsta delen av en byggnads takkonstruktion. Höjden medger upp till motsvarande två våningar.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Utformning

Planbestämmelse	Motiv
Balkong ska ha ett maxdjup om 1,5 meter mätt från fasad och får överkraga allmän plats, gårdar samt kryss-och prickmark. Balkong ska ha en frihöjd på minst 4 meter över allmän plats.	Syftet är att säkerställa en god gestaltning med hänsyn till områdets karaktär samt att inte påverka stadsrummet. Bestämmelsen ska även säkerställa balkongernas höjd för att minska inverkan på stadsrummet och säkerställa allmänhetens tillgång till allmän plats. Syftet är även att säkerställa tillgänglighet för drift och underhåll av allmän plats.

Genomförandetid

Planbestämmelse		Motiv
Genomförandetiden är 10 år och börjar gälla fr.o.m. Laga Kraft		Detaljplan får inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden.
A_1	Genomförandetiden är 10 år och börjar gälla fr.o.m 1 januari 2033	Trafikverket har rätt till tillfällig markåtkomst genom den intilliggande vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Torghuset (C2) och teknisk anläggning samt ett bostadshus i norr, kan inte uppföras innan Trafikverket har avslutat sin tillfälliga nyttjanderätt och marken åter är tillgänglig för planens genomförande.

		Genomförandetiden förskjuts därför till 2033, då marken beräknas vara åter tillgänglig. Detaljplan får inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden

Genomförandefrågor

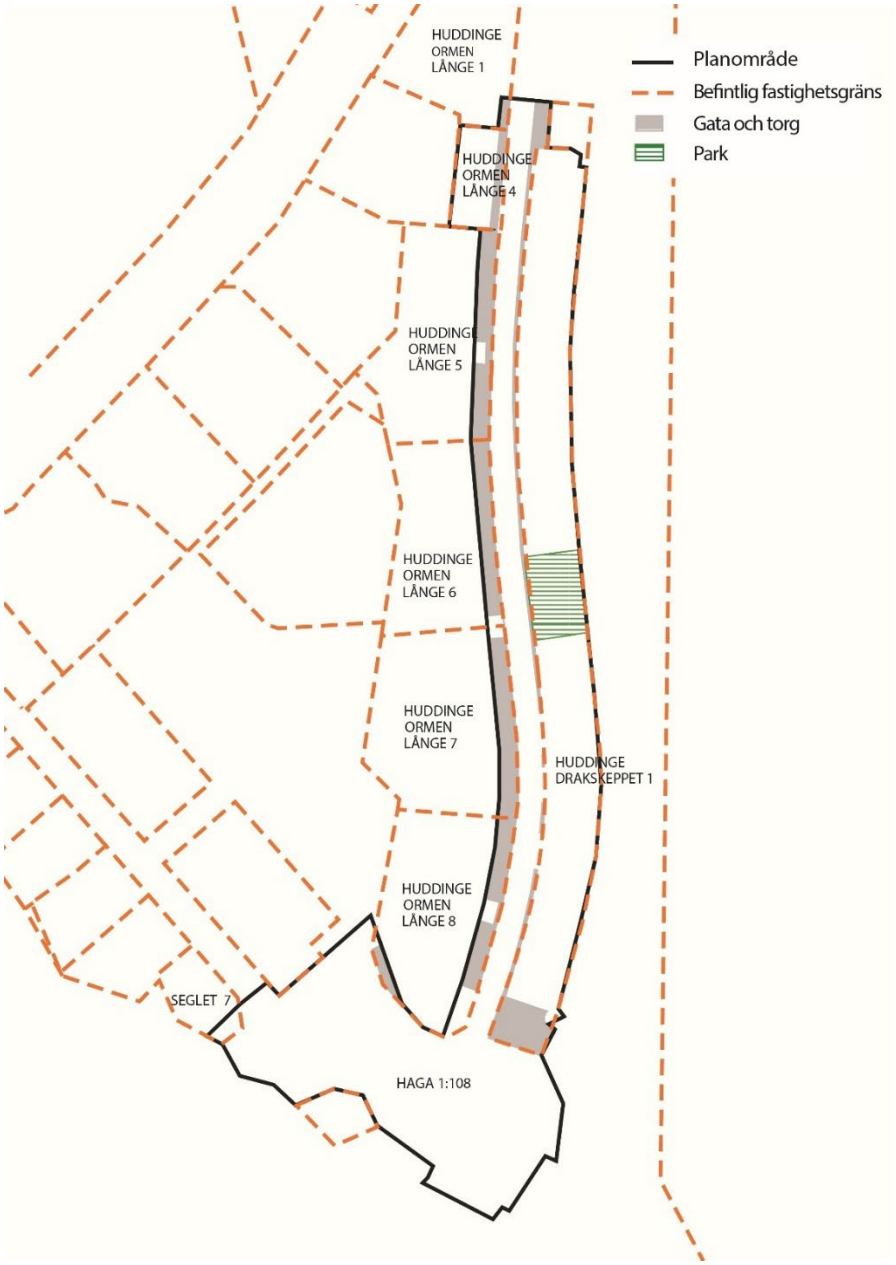
Genomförandebeskrivningen redovisar de organisatoriska, fastighetsrättsliga, ekonomiska och tekniska åtgärder som behövs för ett ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandebeskrivningen har ingen självständig rättsverkan. Genomförandebeskrivningen utgör en del av planbeskrivningen och ska vara vägledande vid genomförande av detaljplanen.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelning

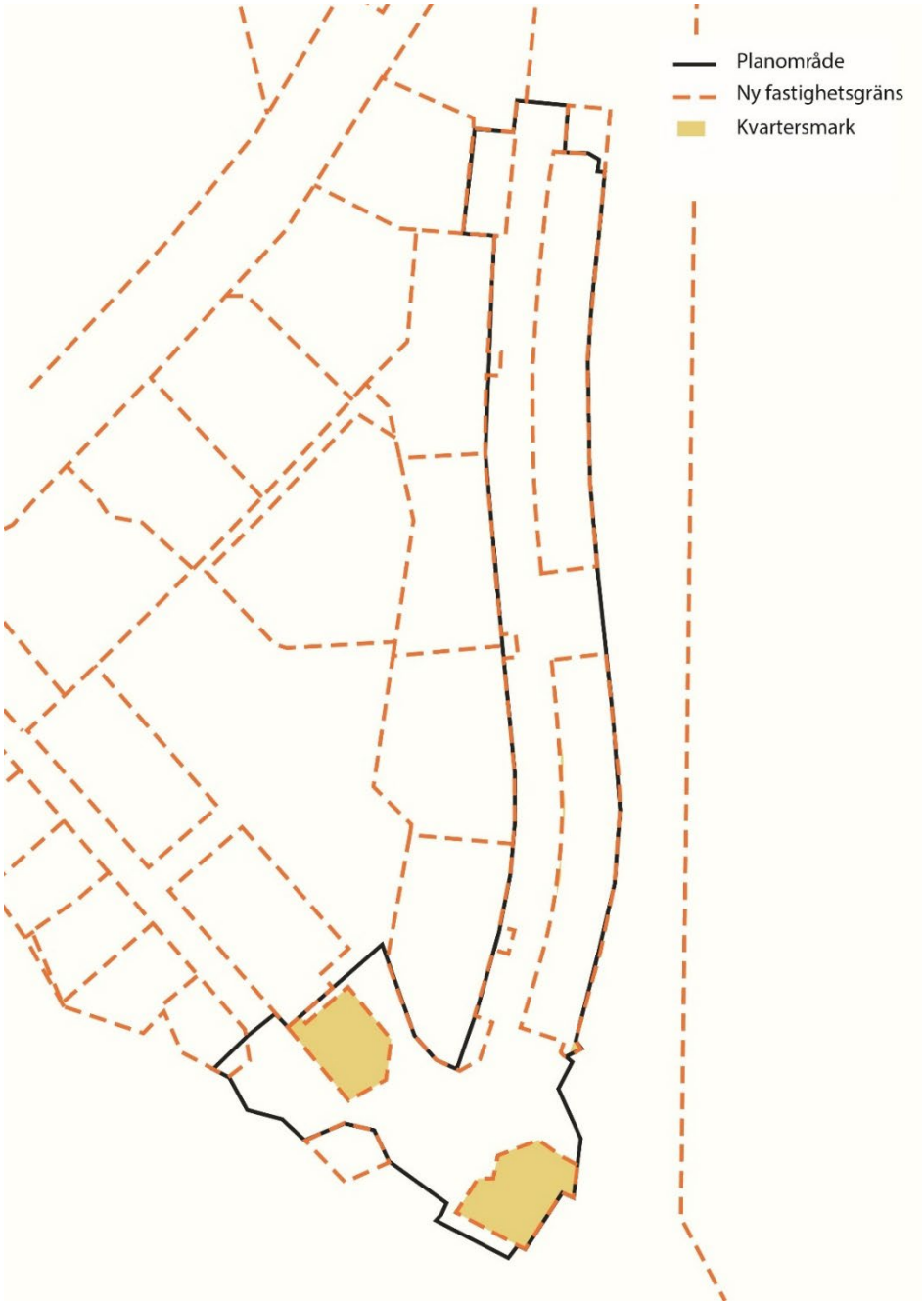
I detaljplanen är gata, torg och parkmark utlagd som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap. Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman för allmän platsmark skyldighet och rättighet att förvärva all allmän platsmark. Kommunens förvärv av allmän platsmark kommer att ske genom fastighetsregleringar (marköverlåtelser). Lantmäterimyndigheten i Huddinge kommun genomför fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägare så att de stämmer överens med plankartan och dess bestämmelser.

Detaljplanen innebär att Huddinge kommun behöver planlägga marken som allmän plats. Från del av fastigheten Drakskeppet 1 samt del av fastigheterna Ormen Långe 1 och 4-8 sker marköverlåtelse till kommunens fastighet Haga 1:108 (gatufastigheten) för allmän platsmark för gata, torg och park. Totalt planeras cirka 3162 kvadratmeter övergå till allmän platsmark.



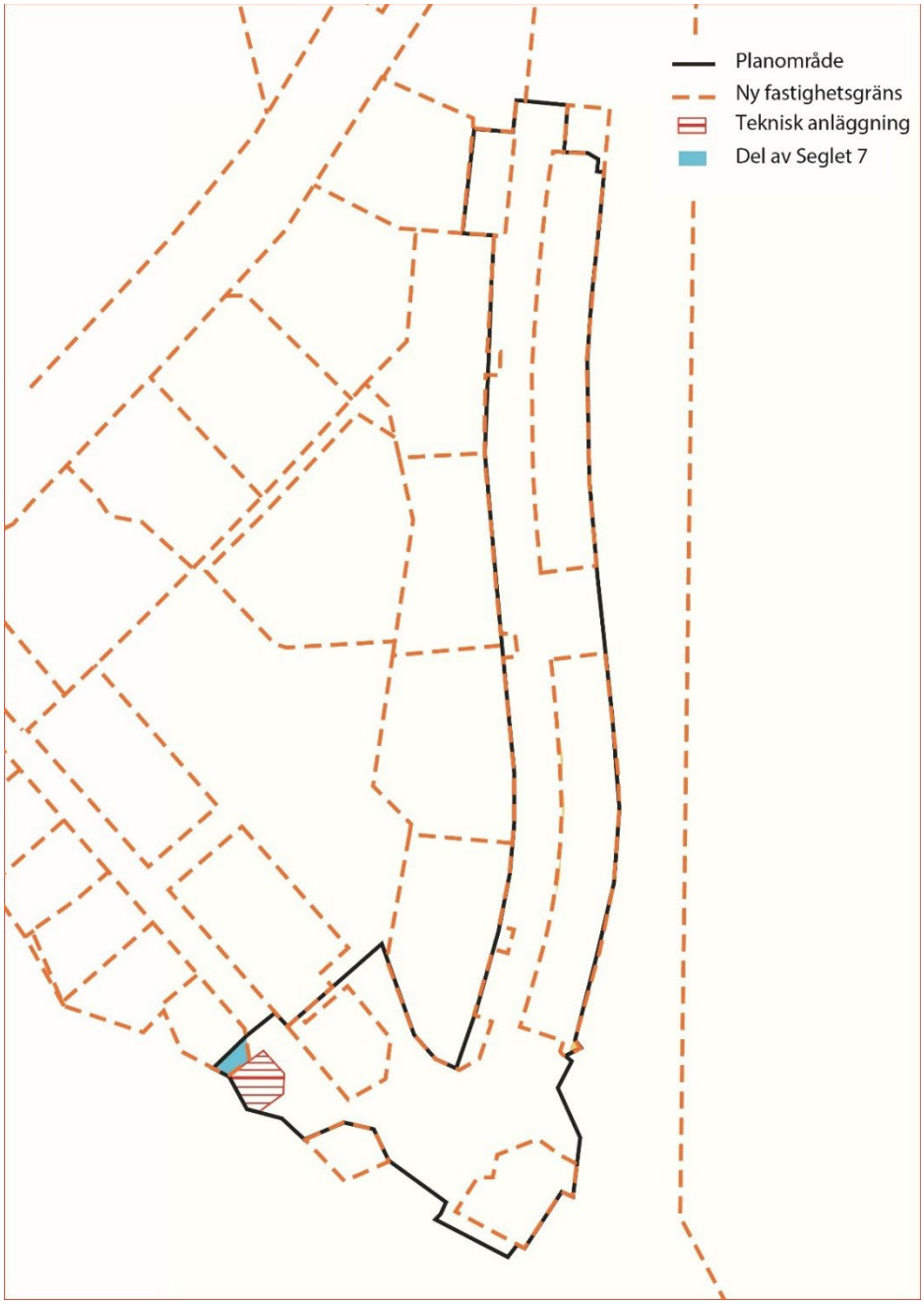
Figur 21. Karta över mark inom planområdet som föreslås övergå från kvartersmark till allmän platsmark, och överföras till kommunens fastighet. Mark som övergår till gata samt torg ses markerat i grått och mark som övergår till park ses markerad i grönt.

Del av kommunens fastighet Haga 1:108 kommer styckas av till nya fastigheter vilka kommer överlåtas till exploatören Titania genom mark- och genomförandeavtal. De nya fastigheterna motsvarar de delar av Haga 1:108 som planläggs som kvartersmark för bostäder i den nya detaljplanen (se område markerat i gult nedan).



Figur 22. Karta över mark inom planområdet som föreslås övergå från allmän platsmark till kvartersmark, bostäder, och överlåtas av kommunen, markerat i gult.

Del av kommunens fastighet Haga 1:108 kommer planläggas för E-område (kvartersmark) för tekniska anläggningar (se område markerat i blått nedan).



Figur 23. Karta över mark inom planområdet som föreslås övergå från allmän platsmark till kvartersmark, tekniska anläggningar, skrafferat samt från allmän platsmark till kvartersmark, bostäder, markerat i grönt.

Fastighet som avstår mark	Ungefärlig yta	Fastighet som erhåller mark	Till förmån för markanvändning i detaljplanen
Drakskeppet 1	1111 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata samt torg och park
Haga 1:108	6 kvadratmeter	Drakskeppet 1	Kvartersmark, bostäder
Ormen Långe 1	30 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata
Ormen Långe 4	103 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata
Ormen Långe 5	527 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata
Ormen Långe 6	422 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata
Ormen Långe 7	494 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata
Ormen Långe 8	475 kvadratmeter	Haga 1:108	Allmän plats, gata samt torg och park
Haga 1:108	914 kvadratmeter	Ny fastighet 1	Kvartersmark, bostäder
Haga 1:108	1078 kvadratmeter	Ny fastighet 2	Kvartersmark, bostäder

Tabell 1. Marköverlåtelser. Fastigheter med tillhörande arealer som berörs av nödvändiga marköverföringar enligt detaljplanen

Utöver ovan nämnda fastighetsregleringar kommer ytterligare fastighetsregleringar och avstyckningar att krävas inom kvartersmark för att bilda lämpliga fastigheter enligt detaljplanen. Exploatörerna ansvarar för att detta sker.

Rättigheter

Ledningsrätt

Rätten att anlägga och underhålla allmänna ledningar kan säkerställas genom ledningsrätt eller annan rättighet. Om så behövs får ledningsrätter skapas för att till exempel allmänna vatten- och avloppsanläggningar samt för dagvattenledningar.

Inom planområdet finns följande befintliga ledningsrätter:

• 0126K-13880.1 till förmån för Vattenfall Eldistribution AB.

• 0126K-15792.1 till förmån för Vattenfall Eldistribution AB

I samband med genomförandet av detaljplanen kommer ledningsrätten 0126K-13880.1 att påverkas när E-området vid Varvsvägen justeras enligt planförslaget. Ändring av ledningsrätt sker genom lantmäteriförrättning.

Gemensamhetsanläggningar

Gemensamhetsanläggning är en anläggning om används gemensamt av två eller fler fastigheter, till exempel gemensam infartsväg, parkering eller VA-ledning. Ansökan om bildande av gemensamhetsanläggning kan göras av de fastigheter som ska ingå i anläggningen. Behovet, lämpligheten och vilka fastigheter som ska delta prövas vid lantmäteriförrättning.

Ny gemensamhetsanläggning avses att bildas för sopkassuner som anläggs på kvartersmark längs Solhagavägen, inom område markerade med ”g” i detaljplanen.

Servitut

Ett servitut ger en fastighet rätt att utnyttja annan fastighet på ett visst sätt. Ett servitut är inte tidsbegränsat. Det kan till exempel gälla rätt till utfartsväg eller att förlägga ledningar på annan fastighet. Servitut kan bildas vid förrättning eller genom avtal. Avtalsservitut skrivs med fördel in i fastighetsregistret.

Inom planområdet finns följande officialservitut:

- 0126K-11054.1, till förmån för fastigheten Stockholm Ladugårdsgärdet 1:29 som belastar Haga 1:108 och Drakskeppet 1 med flera, med ändamålet tunnelbana.

Dialog sker med Region Stockholm gällande officalservitutet.

Inom planområdet finns följande inskrivna avtalsservitut:

- 01-IM7-82/24114.1, till förmån för fastigheten Botkyrka Sjöboda 1 och belastar Drakskeppet 1, med ändamålet fjärrvärmeledningar.
- D201600372230:1.1, till förmån för fastigheten Botkyrka Sjöboda 1 och belastar Ormen Långe 8, med ändamålet fjärrvärmeledningar.
- 01-IM7-60/574.1, till förmån för Ormen Långe 5 med flera och som belastar Ormen Långe 1, 4 och Haga 1:108, med ändamålet värmecentral mm.
- 01-IM7-60/575.1, till förmån för Haga 1:108 som belastar Ormen Långe 1, 4 och 5 med flera, med ändamålet tillträde.
- 01-IM7-60/576.1, till förmån för Ormen Långe 5 med flera som belastar Skeppet 1 och Skeppet 4, med ändamålet ledning mm.
- 01_IM7-60/577.1, till förmån för Ormen Långe 5 med flera och som belastar Ormen Långe 5 med flera, med ändamålet värmeledning mm.
- 01-IM7-60/578.1, till förmån för Ormen Långe 5 med flera och som belastar Skeppet 1, med ändamålet värmeledning mm.

- 01-IM06-60/579.1, till förmån för Ormen Långe 5 med flera och som belastar Skeppet 3, med ändamålet värmeledning mm.
- 01-IM7-60/580.1, till förmån för Haga 1:100 med flera som belastar Ormen Långe 1, 4, 5 och Haga 1:108 med flera, med ändamålet värmecentral mm.
- 01-IM7-65/1607.1, till förmån för Ormen Långe 5-8 och som belastar Ormen Långe 1, med ändamålet värmeledning mm.
- 01-IM7-65/1608.1, till förmån för Ormen Långe 1 och som belastar Ormen Långe 5-8, med ändamålet tillträde.
- 01-IM7-65/1609.1, till förmån för Ormen Långe 6-8 och som belastar Ormen Långe 5, med ändamålet ledning mm.
- 01-IM7-65/1624.1, till förmån för Ormen Långe 5, 7, 8 och som belastar Ormen Långe 6, med ändamålet ledning mm.
- 01-IM7-65/1625.1, till förmån för Ormen Långe 5, 6, 8 och som belastar Ormen Långe 7, med ändamålet ledning mm.
- 01-IM7-65/1626.1, till förmån för Ormen Långe 5-7 och som belastar Ormen Långe 8, med ändamålet ledning mm.

Avtalsservitut avses tecknas för område markerade med ”x” i detaljplanen i syfte att säkra allmänhetens tillträde till gång-och cykelbana. Avtalsservitut avses även tecknas för att säkra linspänd belysning längs Solhagavägen.

Avtalsservitut planeras att inrättas för balkonger som kragar över allmän plats på fastigheten Haga 1:108.

Tillfällig nyttjanderätt
Trafikverket har rätt till tillfällig markåtkomst genom den angränsande vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Detaljplanen tillgodoser Trafikverkets behov av tillfällig markåtkomst genom att reglera att genomförandetiden för kvartersmark inom aktuellt område förskjuts, se A_2 i plankartan. Trafikverkets tillfälliga markåtkomst påverkar även allmän plats, vilket medför att delar av torget inte kan genomföras innan den tillfälliga markåtkomsten upphör.

Övriga tillstånd och dispenser

De befintliga träden längs Solhagavägen kommer att behöva tas ned för att få plats med alla nödvändiga funktioner, för den befintliga och tillkommande bostadsbebyggelsen, i den nya gatusektionen. I den nya gatusektionen samt i anslutning till torget planeras för nya träd. En ansökan om dispens från biotopskydd har skickats in till Länsstyrelsen den 29 september 2025 (dnr 49254-2025).

Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats
Allmän plats byggs ut och byggs om för att möjliggöra genomförandet av detaljplanen. Solhagavägens vägområde breddas för att rymma gång- och cykelbana, dagvattenhantering samt åtgärder för att hantera skyfall. Åtgärderna

stärker kopplingarna inom Vårbyområdet och säkerställer att befintliga fastigheter inte påverkas negativt när lågpunkten längs Solhagavägen byggs bort.

En fickpark anläggs centralt längs Solhagavägen och utformas som en skyfallspark för att ta hand om skyfallsvatten. Parken bidrar till att aktivera stråket bakom Ormen Långe, som idag upplevs som en baksida, med plats för vistelse och lek. Den öppnar även upp ett siktstråk mellan byggnaderna mot Masmoberget.

Vändplanen på Varvsvägen flyttas och utökas för att möta den nya bebyggelsens behov och för att förbättra kopplingarna mellan gata, torg och park.

Masmotorget byggs om i samband med att kopplingarna till Solhagaparken, Solhagavägen och Varvsvägen utvecklas. Ombyggnaden behövs för att hantera de trafiktekniskt komplexa förhållandena, där vändrörelser och angöring ska samordnas med säkra gång- och cykelstråk. Torget ska samtidigt utformas som en trygg och flexibel vistelseyta som kan användas för torghandel, uteserveringar och tillfälliga arrangemang.

Utbyggnad vatten och avlopp
Planområdet ligger inom verksamhetsområdet för Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA), som är huvudman för vatten- och avloppsledningar, dagvattenledningar och anläggningar som tar hand om dagvatten från kvartersmark. Utmed Solhagavägen planerar SVOA för en ny huvudvattenledningen vilket i framtiden kommer innebära en ökad kapacitet i nätet jämfört med idag. I Solhagavägen planeras även nya ledningar för vatten, spill och dagvatten som ska försörja den nya bebyggelsen.

Elförsörjning
Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elförsörjningen i området. Det finns idag en transformatorstation inom planområdet. För områdets framtida elbehov behövs en utökning med två nya transformatorstationer. En station föreslås inrymmas i anslutning till den befintliga inom E-område, i anslutning till vändplanen på Varvsvägen. Ytterligare en transformatorstation planeras i norra planområdet, på fastigheten Drakskeppet 1. I plankartan möjliggörs detta inom ”E-områden”. Eventuella nya ledningar som är nödvändiga för att försörja transformatorstationerna och området tryggas med nya markupplåtelseavtal alternativt ledningsrätter.

Fjärrvärme
Södertörns Fjärrvärme AB ansvarar för fjärrvärmeledningar inom allmän plats fram till förbindelsepunkt. Anslutning till fjärrvärmenätet planeras möjliggöras till den tillkommande bebyggelsen inom planområdet.

Värmecentral
Trafikverket har en värmecentral som förser busshållplatserna på Botkyrkaleden med markvärme. Denna planeras att flyttas för att möjliggöra den nya vändplanen

på Varvsvägen. Värmecentralen placeras i det närliggande E-området och rättighet avses säkras med ledningsrätt.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Exploatörerna står för alla kostnader förknippade med framtagandet av detaljplanen genom plankostnadsavtal. Exploatörerna ansvarar för och bekostar utbyggnaden på kvartersmark. Vidare tillkommer medfinansieringsersättning som exploatörerna ska betala för Spårväg Syd då planområdet ligger inom influensområdet.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Kommunen ansvarar för att anlägga allmänna anläggningar såsom gata, torg samt park. Dom allmänna anläggningarna bekostas av exploatörerna genom exploateringsersättning. Exploateringsersättningarna för allmänna anläggningar hanteras i exploateringsavtal respektive mark- och genomförandeavtal mellan exploatörerna och kommunen.

Kommunen kommer att få en intäkt för överlåtelse av del av fastigheten Haga 1:108 som i detaljplanen utgör kvartersmark, bostäder.

Kommunen ska förvärva de delar av fastigheterna Drakskeppet 1 och Ormen Långe 1 och 5-8 som i detaljplanen utgör allmän plats.

Drift- och gatuunderhåll

Kommunen är väghållare för allmän plats inom detaljplanen, vilket innebär att kommunen sköter drift och underhåll för gatan, gång- och cykelvägarna, torg samt parkmarken. Drift och underhåll av allmän plats inom detaljplanen bekostas med skattemedel efter kommunens driftövertagande. Även markreservat för allmännyttiga ändamål som ligger inom kvartersmark ansvarar kommunen för drift och underhåll.

Utbyggnaden av allmän plats till följd av detaljplanen innebär något ökade driftkostnader jämfört med nuläget.

Kostnader för fastighetsägarna

Exploatörerna Huge Bostäder AB och Titania Projektutveckling AB får utgifter för detaljplanen, markförvärv, om- och utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildning och bygglov. Vidare bekostar exploatörerna omläggning av ledningar, anslutningsavgifter för VA, fjärrvärme, el, tele och bredband. Vid behov av omprövning av ledningsrätt bekostas det av exploatörerna. Huddinge kommun har för avsikt att ta ut medfinansieringsersättning från exploatörerna, då planområdet ligger inom influensområdet för Spårväg Syd.

Planavgift

Ersättning för planläggningen tas ut genom ett särskilt upprättat plankostnadsavtal med exploatörerna och därmed kommer ingen planavgift i samband med bygglovgivningen att tas ut.

Bygglovavgift
Avgifter för bygglovsprövning debiteras enligt kommunens bygglovstaxa.

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

El och tele m.m.
Fastighetsägaren betalar anslutningsavgifter för el, tele, fjärrvärme, bredband med mera och ansvarar för att kontakta respektive ledningshavare för anslutning. För uppgift om kostnad för anslutning till respektive ledningsnät:

– El, kontakta Vattenfall Eldistribution AB

– Tele, kontakta Telia Sonera AB

– Fjärrvärme, kontakta Södertörns Fjärrvärme AB

Gatukostnader
Kostnader för allmänna anläggningar kommer att regleras i exploatering respektive mark-och genomförandeavtal mellan kommunen och exploatörerna.

Fastighetsbildning
Fastighetsägarna ansöker och betalar åtgärder för fastighetsbildning i samband med ny exploatering. Kommunen svarar för den del av förrättningskostnad som avser överföring av markområde till kommunens fastighet. Kostnader för fastighetsbildning debiteras i enlighet med kommunens taxa.

Gemensamhetsanläggningar
Anläggningskostnader och kostnader för drift och underhåll fördelas mellan deltagande fastigheter genom andelstal, vilka bestäms när gemensamhetsanläggningen bildas genom förrättning. Samtliga kostnader förknippade med gemensamhetsanläggningar, bildande, ändring eller upphävande av dessa svarar deltagande fastigheter för.

Ersättning vid markförvärv/försäljning
När Huddinge kommun förvärvar mark som är utlagd som allmän plats för gata, torg och park enligt detaljplanen betalar kommunen ersättning enligt bestämmelserna om expropriationsersättning, expropriationslagen (1972:719), ersättningen kommer sedan ingå som en del i de kostnader för allmänna anläggningar som tas ut av fastighetsägare som har nytta av planen, exploateringsersättning.

Exploatören Titania Projektutveckling AB ska förvärva Huddinge kommuns mark som i den nya detaljplanen utläggs som kvartersmark för bostäder. Principerna för detta har reglerats i markanvisningsavtal som godkändes av kommunstyrelsen den 15 juni 2022.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder
Några åtgärder behöver genomföras innanför och utanför planområdet för att kompensera att en lågpunkt byggs bort längs Solhagavägen. Dessa åtgärder bekostas av exploatörerna.

I Solhagaparken anläggs en torrdamm. Denna medför att det inte sker någon försämring nedströms vid befintliga fastigheter. En låg vall, högst 0,4 meter, planeras att anläggas längs med gångstråket i Solhagaparken mot Botkyrkavägen. Ytan precis nedanför den otillgängliga gångvägen som kopplar samman Solhagavägen och Solhagaparken får en reviderad höjdsättning samt ett tillägg i form av en nedsänkt grönyta. Med denna lösning styrs vattenflödet så det inte påverkar några befintliga byggnader.

Kostnader för dagvattenanläggningar, eventuell marksanering inför kommande exploatering inom detaljplanens kvartersmark och eventuella åtgärder för bullerskydd för blivande bebyggelse ska också bekostas av exploatörerna.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning, huvudmannaskap
Huddinge kommun ska vara huvudman för allmänna platser (gatumark, torg och parkmark). Kommunen ansvarar för att allmänna anläggningar byggs ut till kommunal standard. Kommunen ansvarar för drift, underhåll och anläggning även i markreservat för allmännyttiga ändamål som ligger inom kvartersmark (x-område).

Respektive fastighetsägare ansvarar för anläggande och drift inom kvartersmark.

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) är huvudman för vatten- och avloppsledningar, dagvattenledningar och dagvattenanläggningar på allmän plats. SVOA ansvarar för att ovanstående anläggningar byggs ut och ansvarar för anläggningarnas drift och underhåll.

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

Vattenfall Eldistribution AB ansvarar för elledningar på allmän plats och på kvartersmark fram till överlämningspunkt (elcentral). Vattenfall ansvarar även för transformatorstation inom planområdet, både befintlig och att anlägga nya.

IT-leverantör inom området ansvarar för teleledningar på allmän plats och på kvartersmark fram till överlämningspunkt (fasadmätarskåp).

Kommunens IT-avdelning ansvarar för fiberledningar/kanalisation på allmän plats och på kvartersmark för bibliotek och fritidsgård.

Plankostnadsavtal mellan Huddinge kommun och exploatörerna har tecknats för att reglera kostnaderna för framtagandet av detaljplanen.

Intentionsavtal (KS-2022/1276) har tecknats mellan Huddinge kommun och Huge Bostäder AB i vilken det bland annat regleras inriktning för ny detaljplan, kommande marköverlåtelser med mera.

Markanvisningsavtal (KS-2022/1275) har tecknats mellan Huddinge kommun och Titania Projektutveckling AB i vilken det bland annat regleras inriktning för ny detaljplan, kommande marköverlåtelser med mera.

Exploateringsavtal ska träffas mellan Huddinge kommun och Huge Bostäder AB i samband med antagande av detaljplanen. Exploateringsavtalet kommer i detalj reglera ansvars- och kostnadsfördelning gällande genomförandet av detaljplanen samt eventuella fastighetsregleringar.

Mark- och genomförandeavtal ska träffas mellan Huddinge kommun och Titania Projektutveckling AB i samband med antagande av detaljplanen. Mark- och genomförandeavtalet kommer i detalj reglera ansvars- och kostnadsfördelning gällande genomförandet av detaljplanen samt eventuella fastighetsregleringar.

Dokumentation och kontroll (upplysningar)
Om markföroreningar påträffas ska dessa anmälas till tillsynsmyndigheten. Det finns även en skyldighet att anmäla efterbehandlingsåtgärder till tillsynsmyndigheten innan åtgärder vidtas. Vid påträffad markförorening ska egenkontrollprogram för uppföljning av efterbehandlingsåtgärder upprättas och redovisas. Markföroreningar som påträffas ska avhjälpas och marken ska saneras till nivå för känslig markanvändning.

Planeringsunderlag

Kommunala

Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden
Planområdet är planlagt sedan tidigare och berör planerna:

- stadsplan HAGA II, aktbeteckning 0126K-5153, gäller för del av fastigheten Drakskeppet 1, Ormen Långe 1 samt 4-8 och Haga 1:108.
- stadsplan HAGA VII, aktbeteckning 0126k-10587, gäller för del av fastigheterna Haga 1:108 och Drakskeppet 1.
- detaljplan för del av Haga 1:108 Ormen Långe 9 m.fl. Solhagaparken, aktbeteckning 0126k-16431, gäller för del av fastigheten Haga 1:108 och del av Seglet 7.

För området gäller Utvecklingsplan för Vårby, diarienummer: KS-2018/266 godkändes av KF 2022-03-21.

Grundkarta
En reviderad grundkartan är framtagen av Huddinge kommuns lantmäteriavdelning, daterad 2026-08-25.

Översiktsplan
Huddinge kommuns översiktsplan 2050, antagen 2023, lagakraftvunnen 2024.

Undersökning om betydande miljöpåverkan
Ett PM för undersökning av betydande miljöpåverkan har tagits fram där kommunen har gjort bedömningen att planförslaget inte medför betydande miljöpåverkan.

Regionala

Stockholms läns landsting har tagit fram en regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Planen antogs av landstingsfullmäktige den 12 juni 2018.

Utredningar

Utredningar som legat till grund för planförslaget listas nedan.

- Gestaltningsprogram, Common people, 2026-05-29
- Dagsljus, White, 2025-11-13
- Dagvatten, Bjerking, 2026-05-11
- Geoteknik, Bjerking, 2025-12-12
- Kulturmiljöutredning och antikvarisk konsekvensanalys, AIX, 2025-11-06
- Landskapsanalys, Ramböll, 2023-05-30
- Luftutredning, WSP, 2025-11-13
- Miljöteknisk markundersökning, Bjerking, 2026-01-14
- Mobilitets- och parkeringsutredning, Bjerking, 2026-04-14
- Naturvärdesinventering, Naturföretaget, 2022-09-30
- Riskanalys, Brandskyddslaget, 2025-01-07
- Skyfallsutredning, Bjerking, 2026-05-12

- Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys, Huddinge kommun, 2026-01-02
- Trafikbullerutredning, Bjerking, 2026-01-27
- Trafikutredning, Bjerking, 2026-05-07
- Vindstudie, White, 2025-11-07
- Platsanalys, Common People, 2023-05-09

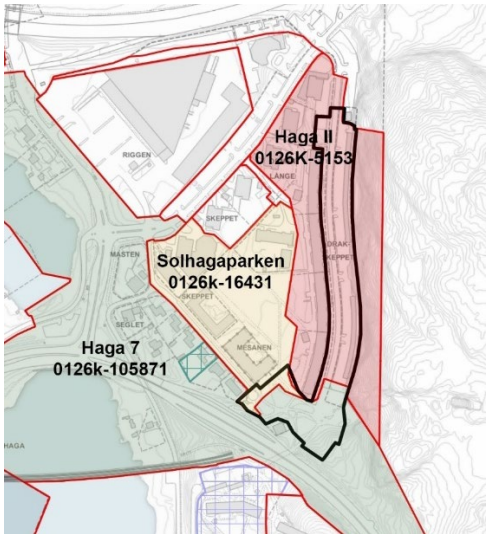
Planeringsförutsättningar

Tidigare ställningstaganden

Kommunala

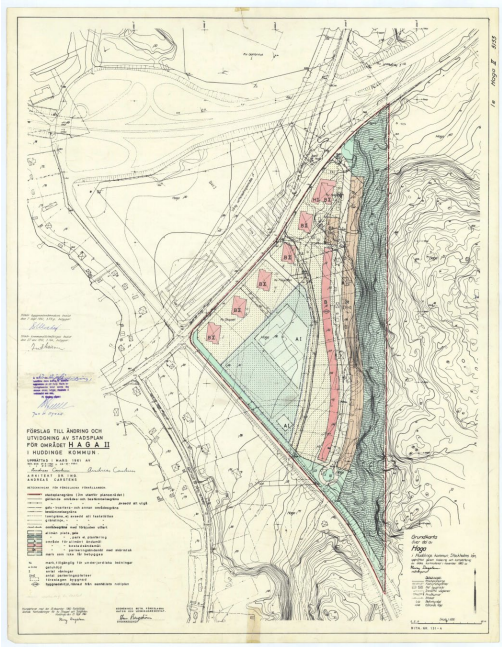
Detaljplaner och områdesbestämmelser

Planområdet är planlagt sedan tidigare och berörs av tre olika planer:



Figur 24. Gällande detaljplaner som berör planområdet. Planområdet markeras med svart linje.

Stadsplan HAGA II, aktbeteckning 0126K-5153. Planen medger bostadsändamål, allmän plats gata och område för parkering i det området som berörs av aktuell detaljplan. Planen fick laga kraft 1961. Genomförandetiden har gått ut.



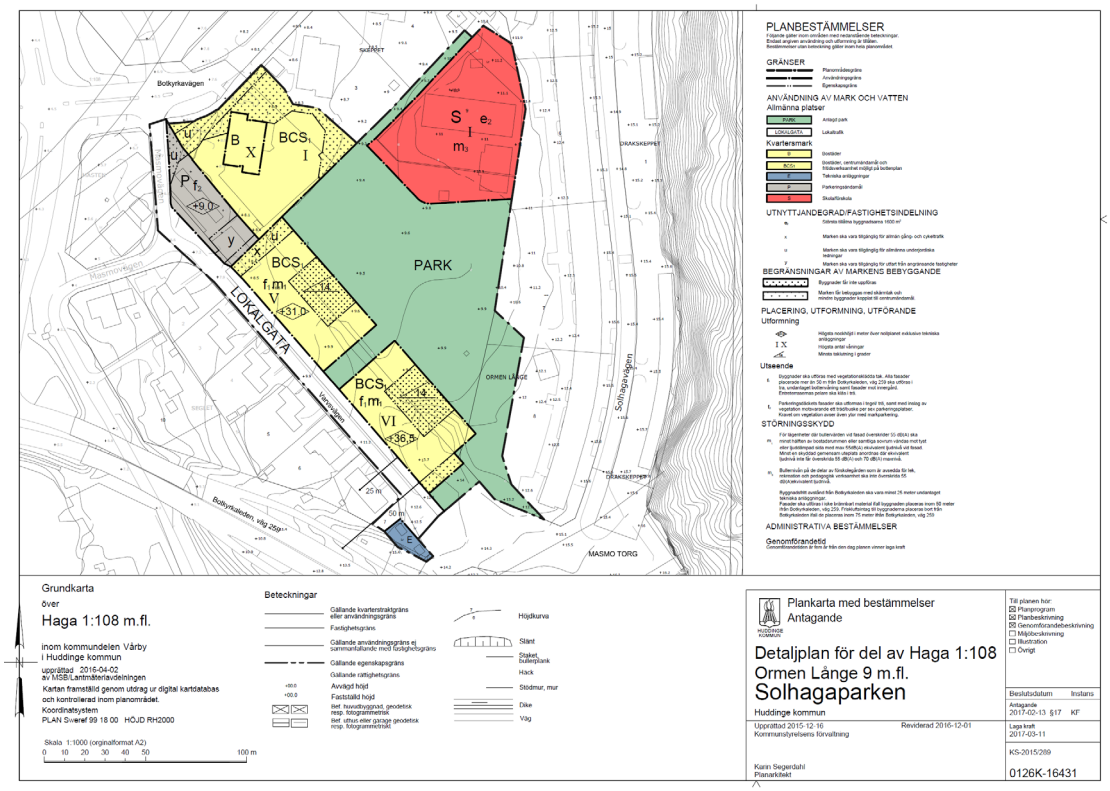
Figur 25. Stadsplan HAGA II från 1961

Stadsplan HAGA VII, aktbeteckning 0126k-10587. Planen medger allmän plats gata och park i det området som berörs av aktuell detaljplan. Planen fick laga kraft 1982. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 26. Detaljplan HAGA VII från 1982

Detaljplan för del av Haga 1:108 Ormen Långe 9 m.fl. Solhagaparken, aktbeteckning 0126k-16431. Detaljplanen medger allmän plats, park samt E-område och lokalgata i det område som berörs av aktuell detaljplan. Planen fick laga kraft 1982. Genomförandetiden har gått ut.



Figur 27. Detaljplan för Solhagaparken från 2017

När föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla som tidigare utanför det nu aktuella planområdet.

Planuppdrag och program för detaljplanen

Kommunstyrelsen gav i uppdrag att pröva ny detaljplan för fastigheten Drakskeppet 1 m. fl. den 15 juni 2022.

Översiktsplan 2050

I Översiktsplanen för Huddinge kommun, antagen år 2023, är området Haga, inom kommundelen Vårby, utpekad som lokalt centrum och stadsutvecklingsområde för större förändring. Masmo station pekas ut som framtida station för Spårväg Syd, vilket innebär att det finns goda möjligheter att nå kollektivtrafiken på cykel eller till fots. I direkt anslutning till området kommer Tvärförbindelse Södertörn byggas vilken ansluter till E4/E20 strax norr om planområdet.



Figur 28. Utdrag ur markanvändningskartan (Översiktsplan 2050). Planområdets ungefärliga lokalisering markeras med vit markering.

Kommunen har gjort bedömningen att behovet av bostäder och arbetsplatser är stort i kollektivtrafiknära lägen såsom i Haga vilket motiverar detta förtätningsprojekt. Området Haga, inom kommundelen Vårby, saknar en variation av samhällsservice trots ett spårnära läge, vilket är identifierat som ett framtida behov utifrån planerat befolkningstillväxt.

Därtill utpekas området Haga som särskilt i behov att kopplas bättre till omgivande områden genom stärkta samband samt ett behov av fler mötesplatser. Översiktsplan 2050 pekar ut ett behov av ett stärkt samband mellan Haga och Vårby gård samt Flemingsberg för att skapa en sammanhållen kommun. Även Solhagavägen pekas ut som ett huvudcykelstråk och stadsgata med syfte att binda ihop stadsdelar och större målpunkter.

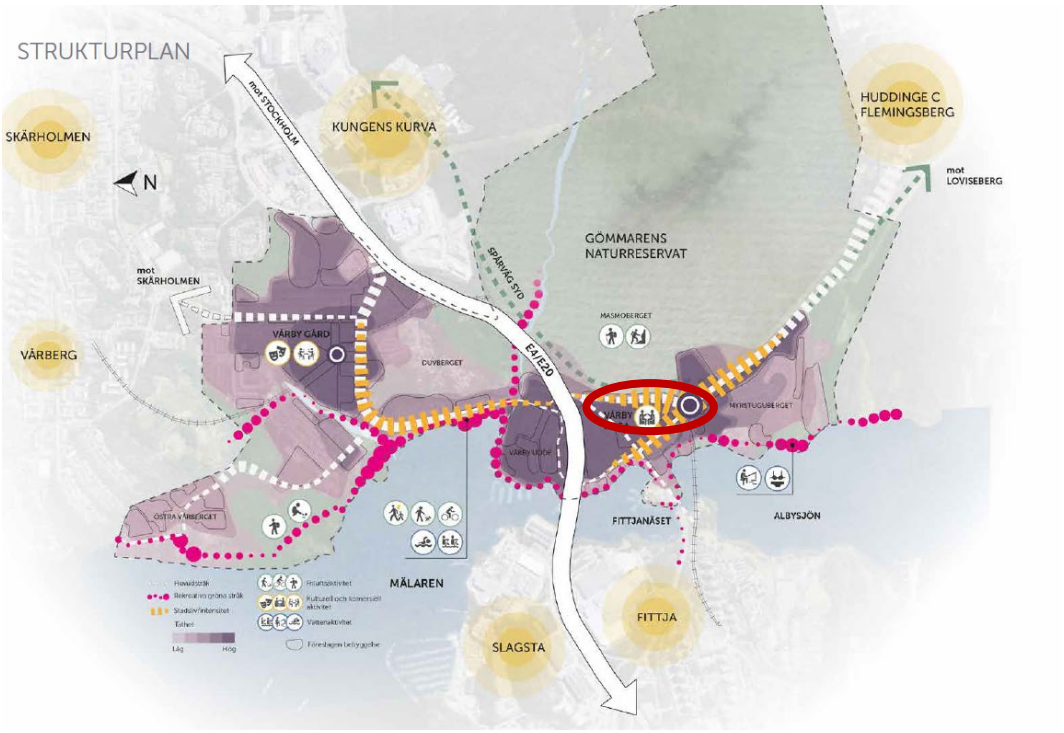
Vårby utvecklingsplan 2050

Under år 2022 tog Huddinge kommun fram en ambitiös utvecklingsstrategi för Vårby-området med syftet att planera och förverkliga områdets framtid till år 2050. Genom Tvärförbindelse Södertörn skulle möjligheter ges att omvandla stora delar av området till en ny tät urban bebyggelsestruktur med ett utvecklat lokalt centrum.

En central och prioriterad aspekt som framkommer är nödvändigheten av att stärka kopplingarna mellan Haga och Vårby gård. Där kommer Solhagavägen att inta en central roll som framtida stadsgata. Stadsgatan ska även gestaltas i syfte att höja attraktiviteten och tillgängligheten mellan områdena. För att skapa en levande och dynamisk miljö betonar strategin behovet av att aktivt utveckla både

torget och Solhagavägen genom en variation av funktioner och aktiviteter som kan pågå dygnet runt.

Enligt utvecklingsstrategin finns en tydlig önskan i hela Vårby att motverka nuvarande sociala obalans och brist på mötesplatser, vilket i dagsläget påverkar samhällslivet. Ytterligare en notering är att området gränsar till Gömmarens naturreservat och innefattar en svag grönskande korridor inom området. Strategin framhäver behovet av att skapa nya entréer till naturreservatet för att uppmuntra invånare att dra nytta av närheten till naturområdet och dess positiva påverkan på välbefinnandet.



Figur 29. Vårby utvecklingsplan 2050. Planområdets ungefärliga lokalisering markeras med röd markering.

Kommunala beslut i övrigt

Kommunfullmäktige beslutade 2017 att godkänna ett ramavtal för Sverigeförhandlingen samt ett objektavtal om Spårväg Syd mellan staten, Stockholms stad och Huddinge kommun. Huddinge kommun åtar sig enligt avtalet att bygga 15 500 nya bostäder inom spårvägens influensområde till och med år 2035. Planområdet ingår i Spårväg Syds influensområde.

Regionala

Regional utvecklingsplan för Stockholm 2050

Enligt RUFS 2050 har området identifierats som primärt bebyggelseläge, vilket innebär att området har potential att växa till en tät och sammanhängande miljö med vissa urbana karaktärsegenskaper.

Vidare framhåller RUFS vikten av att i primära bebyggelselägen nyttja de bästa kollektivtrafiklägena för täta strukturer, samtidigt som de befintliga kulturmiljövärdena bör användas som en tillgång i utvecklingen.

Övriga förutsättningar

Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

Detaljplanen berörs inte av några hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken.

Miljö

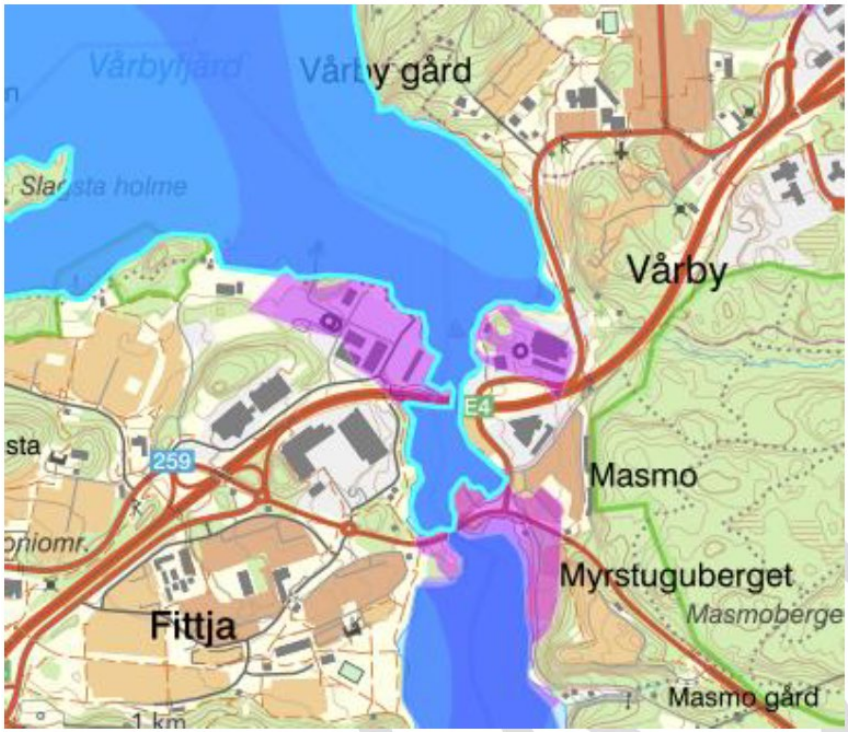
Riksintressen

Planområdet angränsar till försvarets influensområde i Gömmarens naturreservat, samt riksintresse för väg, E4 och Botkyrkaleden.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Dagvatten från planområdet avleds idag ytligt till recipienten Mälaren-Rödstensfjärden. Mälaren-Rödstensfjärden är en vattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer. Enligt Sveriges Vatteninformationssystem (VISS) senaste klassning har Rödstensfjärden god ekologisk status men uppnår ej god kemisk status.

Planområdet avvattnas ytligt enligt analys av avrinningsvägar i vattenplaneringsverktyget Scalgo till Rödstensfjärden.



Figur 30. Recipienten Rödstensfjärden markerad i turkos färg (VISS).

Enligt Sveriges Vatteninformationssystem (VISS) har Rödstensfjärdens ekologiska status bedömts som god, med okänd tillförlitlighet, utslagsgivande miljökonsekvenstyp är övergödning.

Den sammanvägda bedömningen för Rödstensfjärdens status av alla prioriterade ämnen resulterar i att god kemisk status inte uppnås i vattenförekomsten. Detta orsakas av att gränsvärdena för de prioriterade ämnena perfluoroktansulfon (PFOS), tributyltenn (TBT), kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE) överskrids i vattenförekomsten.

Vattenförekomst: Namn SE657330-161320

Ekologisk:	Dålig	Otillfredsställande	Måttlig	God	Hög	***Beslutad***
Status				**X**		*2021-05-04*
Kvalitetskrav				**X**		*2023-05-02*
Kemisk:	Uppnår ej god			God		***Beslutad***
Status		**X**				*2020-03-27*
Kvalitetskrav				**X**[1]		*2023-05-02*

[1] Krav på God kemisk ytvattenstatus med senare målår 2027 för PFOS. Undantag – Mindre stränga krav för Bromerade difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar. Tidsfrister för Tribyltenn föreningar till 2027.

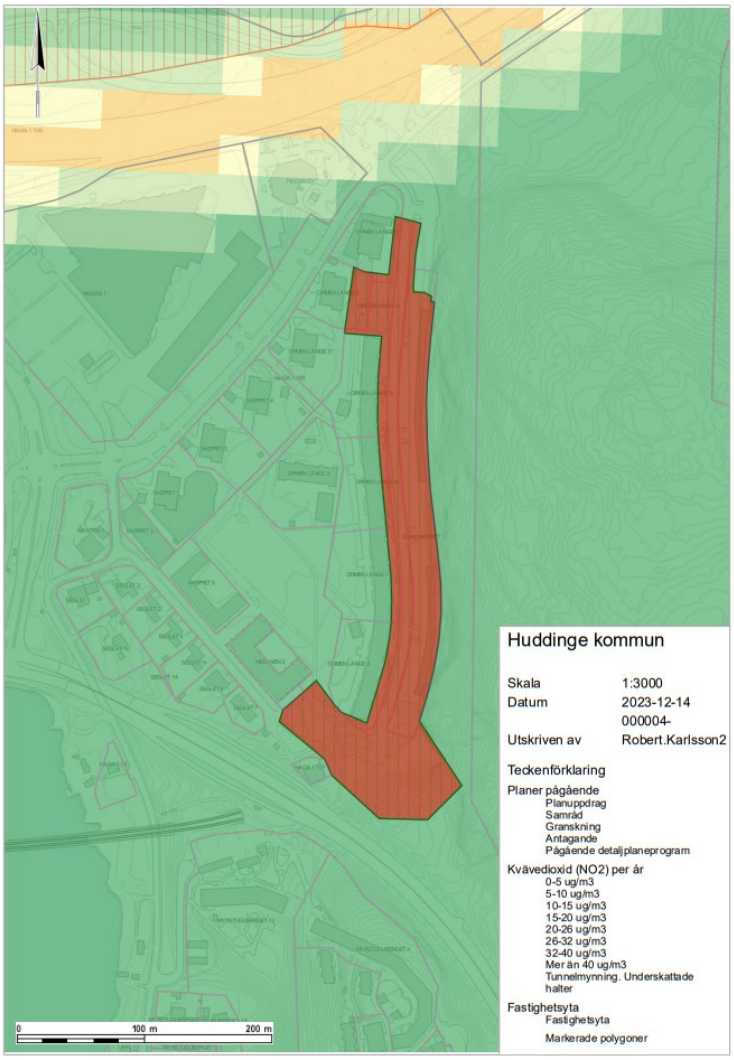
Figur 31. Status och kvalitetskrav på Mälaren-Rödstensfjärden ekologiska och kemiska status.

Miljökvalitetsnormer för luft

Planens läge gör att luftkvaliteten har behövt utredas. Källor till luftföroreningar i anslutning till planområdet är främst E4/E20 samt Botkyrkaleden.

SLB-analys har på uppdrag av Östra Sveriges Luftvårdsförbund, där Huddinge kommun är medlemmar, utfört en modellering som ger en översiktlig bild av luftföroreningarna från alla kända källor i regionen. Siffrorna som anges är för år 2020 och används för att ge en bild av den nuvarande luftkvaliteten.

Modelleringen visar att årsmedelvärdet för kvävedioxid (NO_2) är 5 - 10 µg/m³. De beräknade halterna i området är klart under MKN-värdet (miljökvalitetsnorm) som är 40 µg/m³ per år. De understiger också WHO:s riktvärde som är hårdare satt. Dygnsmedelvärdet för (NO_2) är 18-24 µg/m3. Timmedelvärdet är 20-30 µg/m³. Analysen visar att partikelhalten (PM_{10}) är 10 - 15 µg/m³. Partikelhalterna understiger därmed både MKN och WHO:s riktvärde. Dygnsmedelvärdet för PM_{10} är 20 - 25 µg/m³. Samtliga modellerade halter understiger halterna som anges i miljömålet Frisk Luft.



Figur 32. Modellerat årsmedelvärde av kvävedioxid år 2020. Planområdet är markerat i rött (modellering av SLB-analys).

Miljökvalitetsnormer för buller

De befintliga ljudnivåerna är starkt påverkade av trafiken vid E4/E20, samt trafiken längs Botkyrkaleden. 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. Enligt Huddinge Kommuns bullerkartläggning från 2023 är den främsta bullerkällan i området Botkyrkaleden och E4/E20. Det finns inga uttalade åtgärder för detta område.

Mark och vegetation

Ytan inom detaljplaneområdet har en relativt platt topografi och består idag till stor del av asfalterad väg, garagelängor och Masmotorget. Området ligger dikt an mot Masmobergets brant som utgör gränsen mot Gömmarens naturreservat. Naturen vid berget består av en smal remsa av hällmark som övergår till lövdominerad blandskog. Inom planområdet finns också ett mindre område med lövskog runt Masmotorget där topografin är brant.

Naturvärden

En naturvärdesinventering (Naturföretaget, 2022) har tagits fram som underlag till detaljplanen. Området angränsar till Gömmarens naturreservat och två nyckelbiotoper. Området berörs inte av några riksintressen som är av betydelse för naturvärden knutna till naturliga eller kulturpåverkade naturmiljöer.

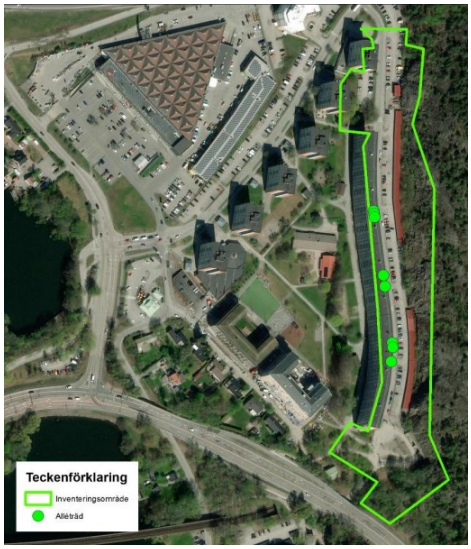
Naturvärdesinventeringen identifierade några naturvärdesträd i områdets södra del där en mindre lövskog är belägen. Naturvärdesträden består av ett par äldre tallar, en äldre björk samt en äldre stor flerstammig sälg, Figur 21.



Figur 33. Identifierade naturvärdesträd (Naturförtaget, 2022).

Mellan bostadshusen och Solhagavägen finns en rad med planterade träd. Träden består av en variation av paradisäppelträd och förmodligen tatarlönn. Raden med träd klassas som en biotopskyddad allé, se Figur 22.

Eftersom tatarlönnen är en art som håller sig liten och ibland räknas som buske är det osäkert om den kan räknas som träd. Endast paradisäppelträden når upp till en stamdiameter på 20 cm och räknas därmed som vuxna träd. Om endast paradisäppelträden räknas som trädrad så kan den räknas som en biotopskyddad allé då de flesta av paradisäppelträden var vuxna träd.



Figur 34. Alléträd.

På Artportalen finns uppgifter om äldre artfynd från närområdet, men inga av artfynden är rapporterade inom själva inventeringsområdet. Huvuddelen av de fågelobservationer som gjorts tidigare i området rör främst vanligt förekommande arter som inte är specifikt knutna till den livsmiljö som finns inom inventeringsområdet, till exempel kråka och björktrast. Artfynden bedöms inte påverkas av områdets exploatering.

Nordfladdermusen är ett tidigare fynd från artportalen och har observerats i skogen strax utanför inventeringsområdet. Nordfladdermus är vanligt förekommande över hela Sverige och uppträder i de flesta miljöer inklusive skogs- och jordbrukslandskap.

Fyra naturvärdesobjekt identifierades i inventeringen varav tre bedöms ha påtagligt naturvärde (klass 3). Dessa tre områden är östra delen av planområdet som omfattar en smal remsa av hällmark samt den opåverkade delen av bergsbranten, dels lövskogen i den södra delen och sist en liten sandslänt i den norra delen av planområdet. Sandslänten befinner sig utanför planområdet och kommer inte att påverkas av planen. Ett objekt bedöms ha visst naturvärde klass 4, den nedersta delen av bergsbranten.

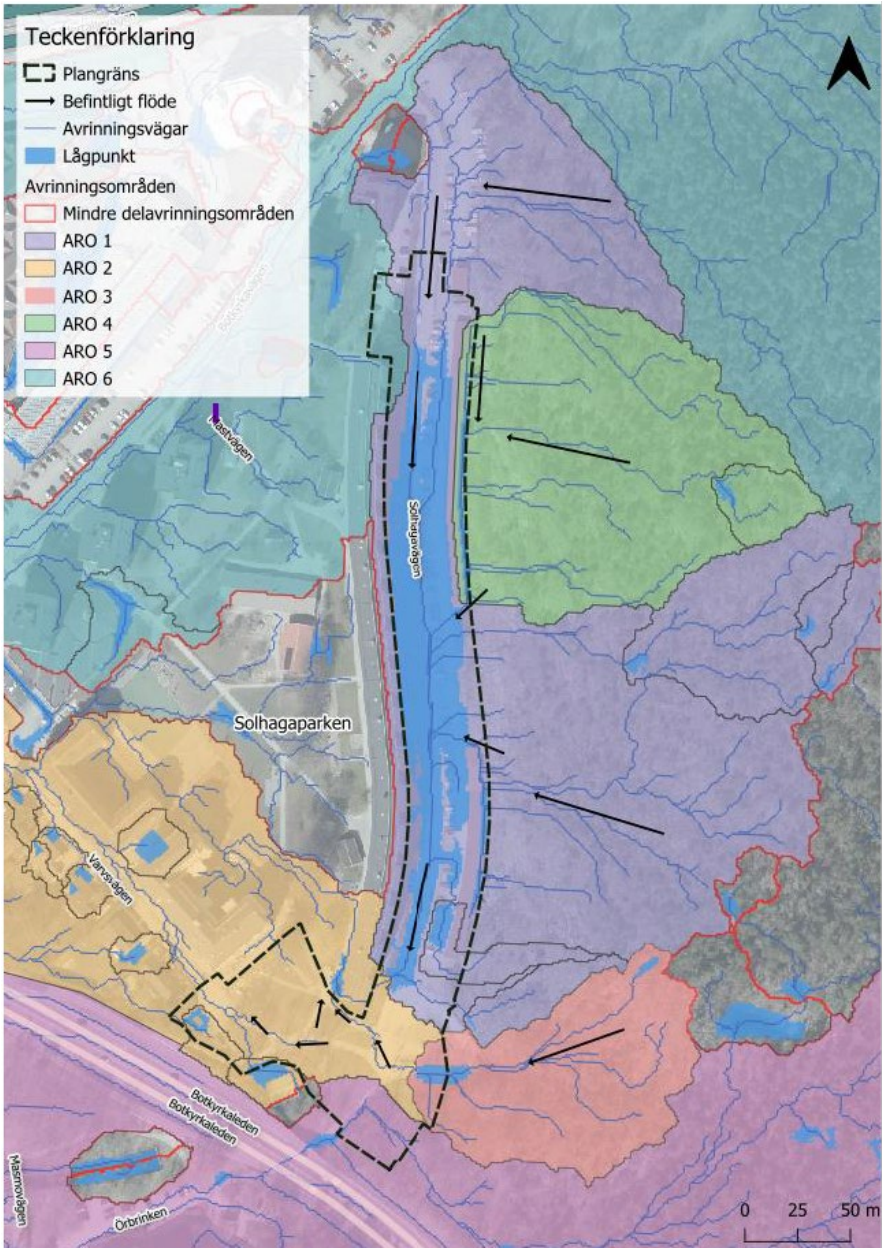
Rekreation och friluftsliv

Tillgängligheten till Gömmarens naturreservat är i dag begränsad. En brant stig leder från torget upp till naturreservatet i den södra delen, medan entrén i den norra delen kan upplevas som otydlig. Naturreservatets kuperade topografi utgör en viktig del av områdets fond och erbjuder vackra utblickar över Vårby och Mälaren.

Huddingeleden kopplar samman planområdet med Vårbybadet inom en radie av 500 meter, där det även finns tillgång till Vårby strandpromenad. Flottsbro friluftsområde nås med cykel på cirka 15 minuter och erbjuder bad, natur och friluftsaktiviteter året runt.

Ekosystemtjänster

Då marken inom planområdet huvudsakligen är tagen i anspråk av en väg, parkeringsytor och ett torg så är det svårt att tillskriva området betydande ekosystemtjänster av något slag. Eftersom Solhagavägen och den längsgående parkeringen öster om vägen idag anlagts med en lågpunkt (se bild nedan) skulle det gå att hävda att det finns en klimatreglerande egenskap på platsen genom att skyfall delvis kan omhändertas där.



Figur 35. Avrinningsvägar samt lågpunkter (skrafferade ytor). Avrinningsområden redovisas i olika färger Planområdesgräns markerat med svart streckad linje och rinnriktning visas av pilar.

Dagvatten

Planområdet ligger precis intill Masmobergets brant i öst. Vid regnhändelser kan en del av vattnet flöda från berget ner mot planområdet. .

Dagvatten som avrinner från planområdet avrinner till en och samma recipient (Mälaren – Rödstensfjärden). Idag avvattnas gatan i första hand av befintligt dagvattennät.

Enligt ledningsunderlag från SVOA (daterat 2023-01-13) finns en dagvattenledning i Solhagavägen. Ledningen lutar mot mitten av Solhagavägen och leder sedan in under den befintliga byggnaden. Ledningen är av dimension 300 mm och 400 mm i Solhagavägen och övergår under byggnaden till 600 mm.

Geotekniska förhållanden

Geologiska förhållanden

En geoteknisk undersökning har utförts (Bjerking, 2025) som täcker in hela planområdet. På Solhagavägen och Drakskeppet varierar jorddjupet mellan 2,5 – 20 m med minsta jorddjup i norra delen. Jorden består i huvudsak av 0 – 2,5 m fyllning på friktionsjord, friktionsjorden är dock lerig och övergår på några sonderingar till lerlinser.

Söder om torget varierar jorddjupet mellan 3 -18,5 m. Området väster om det torget som gränsar till fastigheten Mesanen har ett jorddjup på 25 – 42,5 m.

Fyllningen är blandad och utgörs av silt, grus, sand, lera och växtdelar. Lerlinserna utgörs av lera med silt- och sandskikt och sandig siltig lera. Den naturligt förekommande friktionsjorden utgörs av silt, mellansand, sand och sandmorän.

Markradon

Enligt SGU:s karta över gammastrålning uran visar planområdet en uranhalt på mellan 56 och 62 Bq/kg. Vid en uranhalt över 50 Bq/kg ska området klassas som ett högriskområde för radon.

Hydrologiska förhållanden

Hydrologiska förhållanden

Enligt SGU:s grundvattenkarta finns ett grundvattenmagasin (magasinidentitet 205100016) i det isälvssediment som underlagrar undersökningsområdet, med uttagsmöjligheter motsvarande under 1 l/s (SGU, 2022). Enligt SGU:s brunnsarkiv (SGU, 2022) finns det en brunn med okänd användning och osäkert läge, lokaliserad strax väster om undersökningsområdets södra del. Enligt Huge Bostäder AB är brunnen lokaliserad strax väster om undersökningsområdet och är en dagvattenbrunn. Det kan finnas brunnar i närområdet som ej anges i SGU:s brunnsarkiv.

Grundvattenförhållandena har undersökts inom området och ligger mellan 12,7 – 15,4 meter under befintlig marknivå i läge för grundvattenröret.

Undersökningsområdet ligger inom den sekundära skyddszonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde (Naturvårdsverket, 2022).

Hälsa och säkerhet

Elektromagnetiska fält

Inga risker anses kopplade till elektromagnetiska fält. Förutsättningarna kan dock komma att förändras i samband med utbyggnaden av Spårväg Syd.

Förorenad mark

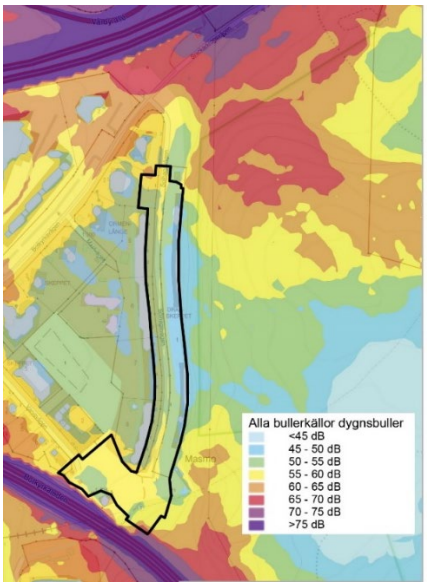
En miljöteknisk markundersökning har utförts, Bjerking 2025.

Fält- och laboratorieanalyser av jord visade generellt på halter under riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Analyserad asfalt underskred haltgränsen för tjärasfalt. Uppmätta halter av analyserade parametrar i grundvattnet bedöms inte indikera någon föroreningsspridning till grundvatten från undersökningsområdet. Påvisade mark och vattenföroreningar bedöms inte innebära någon förhöjd risk för människors hälsa eller miljö.

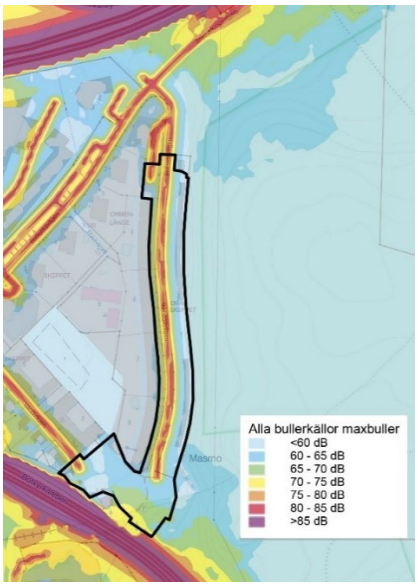
Buller

De befintliga ljudnivåerna är starkt påverkade av trafiken vid E4/E20, samt trafiken längs Botkyrkaleden. Hastigheten på E4/E20 är 80 km/h förbi området och på Botkyrkaleden är hastigheten idag 70 km/h.

Enligt en kommunövergripande bullerkartläggning från 2021 beräknas delen av planområdet uppgå till ekvivalentbullernivå mellan 55–60 dB, närmast E4/E20 beräknas bullernivåerna uppgå till 60-65 dBA ekvivalent ljudnivå. Maximala bullernivåer inom planområdet uppgår enligt kartläggningen till 80-85 dBA.



Figur 36. Ekvivalenta bullernivåer enligt kommunövergripande bullerkartläggning (2021). Planområdet markeras med svart linje.



Figur 37. Maximala bullernivåer enligt kommunövergripande bullerkartläggning (2021). Planområdet markeras med svart linje.

Stomljud och vibrationer
Planområdet bedöms inte vara utsatt för risk för vibrationer eller stomljud som överstiger riktlinjerna.

Risk för ras, skred, erosion,
En geoteknisk utredning har tagits fram av Bjerking (2025) där en översiktlig bedömning av bergsslänten genomfördes och vissa delar av berget bedömdes utgöra risk avseende ras. I september 2025 åtgärdades en del av bergsslänten genom skrotning av lös sprutbetong och borttagning av sly. Inför granskning kommer eventuell risk för ras från bergsslänten att utredas vidare.

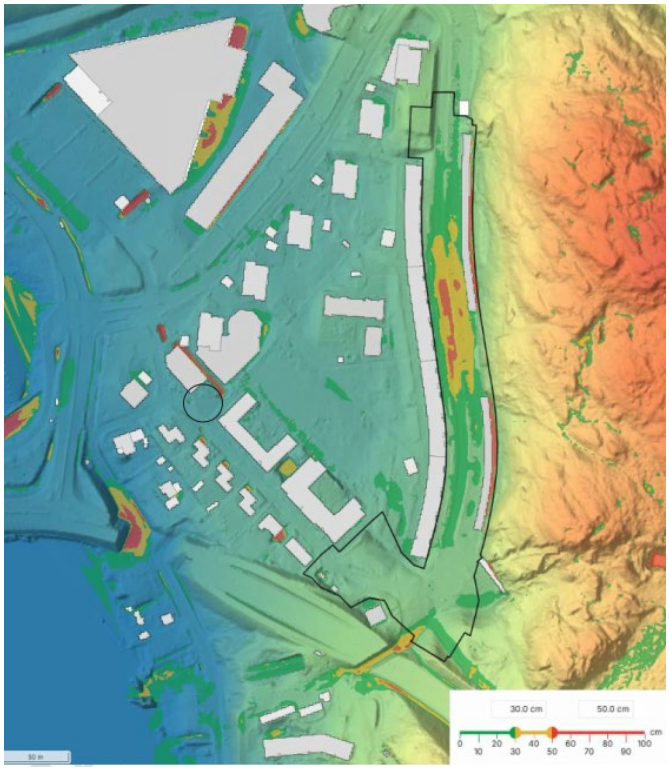
Översvämning
En skyfallsutredning har tagits fram som underlag till detaljplanen av Bjerking, 2026, där maximala vattendjup och maximala flöden har beräknats för befintlig situation.

Det finns en större lågpunkt inom planområdet. Området beräknas vid maxdjup på vägen omfatta ca 1400 m^3. Lågpunkten breder ut sig över Solhagavägen och maximala vattendjup varierar mellan 0,1–0,3 m, 0,3–0,5 m och i de djupaste delarna 0,5–1 m. Två lågpunkter finns även öster om befintliga parkeringsgarage utmed Solhagavägen, i området mellan det sluttande berget och fasaderna. Maximalt vattendjup för dessa lågpunkter är cirka 0,5–1 m.

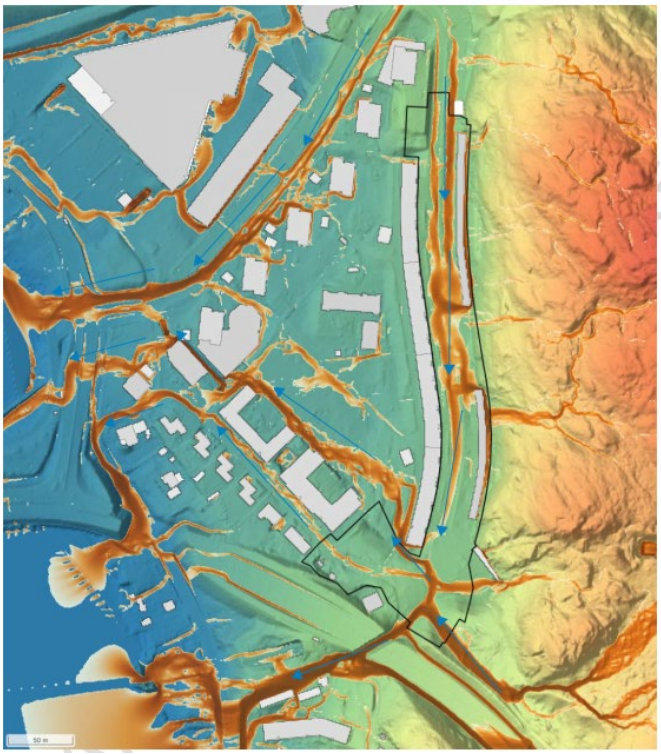
I södra delen av planområdet, vid torgytan, finns områden där maximalt vattendjup kan uppgå till 0,3 m. Områdena erhåller flöden från naturmarken i öst som har en ytlig avrinningsväg mot torgytan. Gångtunneln nedströms torgytan belastas av samma skyfallsvatten. Där beräknas maximala vattendjupet att kunna uppnå 0,50–0,75 m.

I anslutning till torgytan, vid den befintliga byggnaden ”Ormen långe”, beräknas maximala vattendjup upp till 0,3 m intill byggnadens fasad.

Resultatet visar att de större flödena inom planområdet är vid den befintliga byggnaden ”Ormen långe” och torgytan där vatten avrinner ned mot Solhagaparken samt längst med Solhagavägen, där flödet rinner från norr mot söder. Större flöden beräknas även komma österifrån över torgytan ned via gångtunneln under Botkyrkaleden.



Figur 38. Beräknat maximalt vattendjup vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 vid befintlig situation. Område där höjdmodell är justerad för att bättre efterlikna faktisk situation är markerad med svart cirkel (Bjerking,2026)



Figur 39. Beräknat maximalt vattenflöde vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 vid befintlig situation (Bjerking, 2026).

Värmeöeffekt
Denna del av Vårby är ett riskområde för urbana värmeöar.

Farligt gods
Avståndet till E4/E20 är tillräckligt stort för att Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd ska uppfyllas. Inga faktorer har identifierats som innebär att ett ökat skyddsavstånd är nödvändigt. Endast en liten del av planområdet ligger dessutom inom det avstånd (150 meter) där risker enligt Länsstyrelsen ska beaktas. Även avståndet till verkstäderna väster om planområdet är så stort att påverkan vid en eventuell olycka blir försumbar.

Botkyrkaleden är idag klassad som en primär transportled för farligt gods. Utmed vägens upptagningsområde finns begränsat med verksamheter som genererar transporter med farligt gods på vägen.

Kulturmiljö

Kulturmiljövärden
Den äldre delen av flerbostadshusområdet i Haga består av ”Ormen långe”, med en huslängd på 300 meter mot Solhagavägen i öster, tillsammans med sex punkthus orienterade längs Botkyrkavägen i nordväst.

1960-talsområdet som helhet är arkitektoniskt väl sammanhållet och utgör en tydlig enhet. Dess tidstypiska karaktär är välbevarad till både planstruktur, bebyggelsens uttryck,material och den inramade gårdens huvuddrag.

Bostadshuset ”Ormen långe” ritades av arkitekt Andreas Carsten 1964 och är utpekat i Huddinge kommuns kulturmiljöprogram som särskilt värdefull kulturmiljö. Huset har fått sitt namn tack vare sin långa och böljande form och fungerar som en fond till området med punkthusen som ligger ut mot Masmo centrum. Entréerna smyckas av konstverk i form av mosaiker och reliefer. Även de intilliggande punkthusen har en liknande utformning, med fönsterband och indragna balkonger.

Bebyggelsen kringgärdar en stor innergård med gångstråk, gräsytor, planteringar och en centralt placerad förskola. Denna grundstruktur är bevarad från det tidiga 1960-talet, med vissa förändringar av grönytor och mindre kompletteringsbyggnader som två tvättstugor i östra delen av Hagas gårdsrum. Under 2010-talet har en större förtätning gjorts i sydväst.

Social hållbarhet

En särskild social konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA) har tagits fram för området för att beskriva platsens förutsättningar, nyttjande och utmaningar. Framtagandet av SKA/BKA inkluderade tidiga dialoger med boende och förbipasserande i Haga.

Boende i området Haga, inom kommundelen Vårby, upplever sig relativt nöjda med sitt område i förhållande mot liknande områden där Huge genomfört undersökningar. Bostadsbeståndet består idag av cirka 97% hyresrätter. Fler bostadsrätter till området anses positivt för att omvandla området till en plats att bo på hela livet. I dialogen med de boende i området framkom bland annat behov

av billiga bostäder för ungdomar som önskar fortsätta bo nära familjen. Samtidigt finns en känsla av uppdelning mellan boende i de nybyggda bostadsrätterna i trä och de i hyreshusen.

Torget utanför tunnelbanan är en tydlig nod i området, framför allt för pendlare, samtidigt upplevs det inte som ett torg idag av många. Platsen upplevs öde och den används inte speciellt mycket eftersom det saknas vistelseytor och den centrumkaraktär som ofta karaktäriserar ett torg. Upprustningar kring torget har gjorts för att öka tryggheten under de senaste åren.

Vårby som kommundel är med på polisens lista över särskilt utsatta områden. En beskrivning som kan påverka omgivningens och de boendes syn på området och bidra till stigmatisering.

Offentlig service

Området Haga, inom kommundelen Vårby, har goda kommunikationer in mot Stockholm stad genom Masmo tunnelbanas röda linje 13 och bussar mot bland annat Skarpnäck via Huddinge centrum. Därtill finns en vårdcentral i området och en förskola i Solhagaparken som kräver att barns möjlighet till trygga skolvägar tas i beaktning.

Det som boende saknar mest i området är ett kafé och en ny fritidsgård, efter att den förra ledes ner för några år sedan.

Kommersiell service

I området Haga finns ett mindre utbud av matbutik, mindre verksamheter, restauranger och viss externhandel på gångavstånd till planområdet. I Vårby gård, 15 minuter norr om planområdet med kollektivtrafik, finns ett mindre lokalt centrum. I Skärholmen/Kungens kurva, cirka 30 minuter med kollektivtrafik, finns större centrumanläggning och handelsområde. I dialog med boende har det framkommit en avsaknad av kaféverksamhet. En kiosk finns inne i tunnelbanans entré under marknivån, men vid själva Masmotorget och inom planområdet saknas idag helt butiker och lokaler.

Arbetsplatser

Inom planområdet finns inga arbetsplatser. Närliggande arbetsplatser finns i Haga och Vårby gård, bland annat inom serviceyrken så som handel, restaurang, kontor samt i närliggande vårdcentral och äldreboende.

Trafik

Gatustruktur

Planområdet ligger i ett attraktivt område inom gångavstånd från Masmo tunnelbanestation och busshållplats. Spårväg Syd planeras med en hållplats i Masmo vilket innebär att området kommer att vara en viktig regionala bytespunkt för tunnelbana, buss och spårväg.

Planområdet angränsas av två statliga vägar, E4/E20 i norr och Botkyrkaleden i söder. Det finns ingen direkt anslutning från planområdet till dessa två vägar. Området angörs från Solhagavägen och Varvsvägen som leder in till Masmotorget.



Figur 40. Karta över vägnätet i- och i anslutning till området.

Gångtrafik

Längs med Solhagavägens västra sida leder en gångbana samt ett parallellt inre gångstråk som ger åtkomst till bostadsområdet intill. Gångbanan närmast vägen är cirka 2 meter bred och det inre gångstråket närmast bostäderna ger ytterligare 2,3 meter bredd. I praktiken fungerar dessa två i samspel som en cirka 5 meter bred gångbana uppbruten periodvis i mitten av trädplanteringar. Vid områdets södra sida mynnar gångvägen ut till Masmotorget och tunnelbanestation. Detta utrymme binder också samman planområdet med närliggande bebyggelse åt söder och väster.

I söder finns också en gångtunnel under Botkyrkaleden och i norra delen av Solhagavägen en gångtunnel under E4/E20. De två gångtunnlarna är viktiga kopplingar eftersom de ligger planskilda från de högtrafikerade statliga vägarna.

Handelsområdet strax väster om planområdet är en viktig målpunkt men har en låg tillgänglighet för gång- och cykel då det saknas lämpliga kopplingar. Fotgängare och cyklister behöver korsa en parkering för att nå målpunkten. Höjdskillnader inom området minskar också framkomligheten för rörelsehindrade.



Figur 41. Karta över befintliga gång- och cykelstråk.

Cykeltrafik

I dagsläget sker cykling i blandtrafik längs Solhagavägen. Dock finns det planskilda korsningar i form av tunnlar under Botkyrkaleden och E4/E20 för att nå Myrstuguberget respektive Vårby gård/Vårby udde.

På Varvsvägen och Botkyrkavägen finns separerade lokala gång- och cykelvägar som kopplar samman de regionala gång- och cykelvägarna mot Kungens kurva som ligger parallell med E4/E20 och Botkyrka kommun över Fittjaviken.

Kollektivtrafik

Planområdet har idag goda kollektivtrafikförbindelser i och med att det ligger i anslutning till Masmo tunnelbanestation och att ett flertal bussar åker förbi. Det möjliggör resor till och från centrala Stockholm, resor inom kommunen och till närliggande kommuner.

Den röda tunnelbanelinjen ansluter i söder mot Norsborg, och i norrgående riktning genom centrala Stockholm mot Ropsten. Närmaste busshållplatserna ligger på Botkyrkaleden precis intill Masmotorget. Där trafikerar stombusslinje 172 Skarpnäck-Norsborg genom Huddinge centrum och Flemingsberg med 6 – 15 min turtäthet vardag och 10 – 20 min helg, linje 740 Huddinge C - Kungens kurva med en halvtimmes trafik och linje 865 Handen – Skärholmen med 30 min och 60 min turtäthet på vardagar respektive helger.

Planområdet ligger även inom Spårväg Syds influensområde. Masmo station pekas ut som regional bytespunkt och en framtida station för Spårväg Syd, vilket innebär att människor kan nå kollektivtrafikens stomnät med cykel eller till fots.

Biltrafik

Solhagavägen leder genom planområdet i nord-sydlig riktning. Solhagavägen är en kommunal lokalgata med en vägbredd på cirka 5,5 meter. Gatan är en återvändsgata söderut som ger tillgång till huset som kallas "Ormen Långe" och dess parkeringsplatser samt till tunnelbanan. Gatan ansluter i norr till Botkyrkavägen. Vägens hastighetsbegränsning är 30 km/h.

Varvsvägen leder till planområdets sydvästra del. Körbanan är cirka 5,5 meter bred och vid dess norra sida leder en gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan är cirka 3 meter bred och separerad från körbanan av en planteringsremsa med träd och buskar. Ett garage för bostäderna längs Varvsvägen är placerad vid gatans början vilket håller ner trafikmängderna vid gatans slut.

I direkt anslutning till området kommer även Tvärförbindelse Södertörn att gå som ansluter till E4/E20 strax norr om planområdet.

Parkering för personer med rörelsehinder

Parkeringsplatser för rörelsehindrade finns intill fastigheterna Ormen långes östra sida.

Trafiksäkerhet

I framtagen trafikutredning (Bjerking, 2026) beskrivs trafiksäkerheten inom området. Utdrag från Strada visar på ett fåtal trafikolyckor längs Solhagavägen där samtliga avser singelolyckor där fotgängare har halkat på grund av halt väglag. I korsningen Botkyrkavägen/Vårby allé har flertalet trafikolyckor med upphinnande motorfordon registrerats. Samtliga av dessa olyckor har resulterat i lindriga eller inga personskador.

Konsekvenser

Fastigheter och rättigheter

Huddinge kommun behöver förvärva mark från fastigheterna Drakskeppet 1, Ormen Långe 1 och 4-8 för ändamål allmän plats. Kommunen har både rätt och skyldighet att lösa in sådan mark som utläggs som allmän plats eftersom allmän plats inom området har kommunalt huvudmannaskap. Inlösen sker genom fastighetsbildning och kan ske med eller utan stöd av överenskommelse.

Titania Projektutveckling AB förvärvar del av kommunens fastighet Haga 1:108 som planläggs för kvartersmark, med ändamål bostäder och centrum.

På fastigheterna Haga 1:108 och Drakskeppet 1 finns officialservitutet 0126K-11054.1, med ändamål tunnelbana som påverka planområdet. Vidare förs dialog med Region Stockholm om de tekniska förhållandena mellan den planerade bebyggelsen och tunnelbaneinfrastruktur.

Avtalsservitut avses tecknas för område markerade med ”x” i detaljplanen för att säkra allmänhetens tillträde till gång-och cykelbana.

Avtalsservitut planeras att inrättas för balkonger som kragar över allmän plats på fastigheten Haga 1:108.

Del av ledningsrätten 0126K-13880.1 till förmån för Vattenfall Eldistribution AB, i anslutning till det E-området vid Varvsvägen, påverkas. Vidare diskussion med ledningsägare förs.

Två nya transformatorstationer planeras inom planområde, en inom fastigheten Haga 1:108 och en inom fastigheten Drakskeppet 1. Dessa avses säkras genom ledningsrätter. Erforderliga ledningar som behöver byggas ut för att försörja transformatorstationerna kan tryggas med exempelvis markupplåtelseavtal eller ledningsrätt.

Trafikverkets värmecentral inom planområdet planeras att flyttas för att möjliggöra den nya vändplanen på Varvsvägen. Värmecentralen placeras i det närliggande E-området och rättighet avses säkras med ledningsrätt.

Gemensamhetsanläggning planeras att bildas för sopkassuner som anläggs på kvartersmark längs Solhagavägen, inom område markerade med ”g” i detaljplanen.

Miljö

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 6 § miljöbalken. Undersökningen och den kompletta bedömningen utifrån miljöbedömningsförordningens kriterier finns med som ett underlag till detaljplanen (2025-12-19). Nedan följer kommunens sammanfattande bedömning.

Kommunens bedömning är att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. En miljöbedömning enligt miljöbalken behöver därför

inte göras för detaljplanen. De miljöfrågor som har betydelse för projektet undersöks under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. Samråd har skett med länsstyrelsen som instämmer i kommunens bedömning att detaljplanen inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

Riksintressen enligt miljöbalken

Detaljplanen bedöms inte påverka E4/E20 eller planerad väg Tvärförbindelse Södertörn. Detaljplanens gränser har anpassats till vägplanen för Tvärförbindelsen. Framkomligheten är god i det lokala vägnätet och anslutningarna till det statliga vägnätet är goda.

Den föreslagna markanvändningen är förenlig med bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormer för vatten

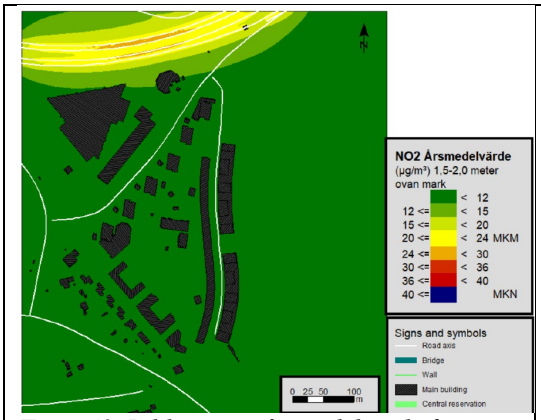
Sammantaget leder exploateringens föreslagna dagvattenhantering till en generell förbättring av föroreningsbelastningen till recipienten (se vidare under rubriken Dagvatten). Detta innebär bättre förutsättningar att uppnå miljökvalitetsnormer (MKN) i nedströms liggande vattenförekomster.

Miljökvalitetsnormer för luft

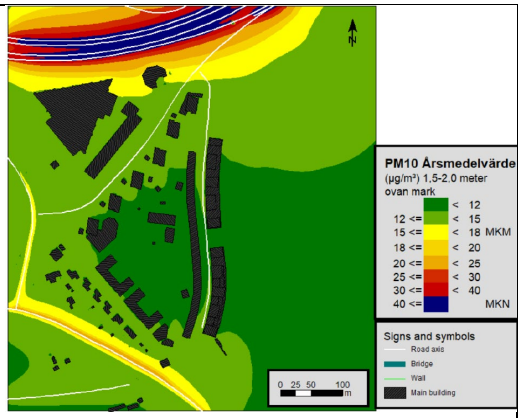
En luftutredning har utförts (WSP, 2025) för att ge svar på om planförslaget kan genomföras utan att miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids inom planområdet. Spridningsberäkningarna är utförda med MISKAM som är en tre-dimensionell CFD-modell för beräkning av spridning avseende luftföroreningar i mikroskala. Prognosåret för utredningen är 2045. Beräkningarna har tagit emissioner från lokal trafik i detaljplaneområdet, trafik från hårt trafikerade närliggande vägar samt emissioner från det närliggande värmeverket Fittjaverket. Till detta har urbana bakgrundshalter av luftföroreningarna från Torkel Knutssongatan i Stockholm adderats.

Två scenarier har beräknats i utredningen, båda för prognosår 2045. Ett med delvis uppbyggd kvarterstruktur, där huskroppar som är bullerutsatta tillkommer först efter att Tvärförbindelse Södertörn är tagen i bruk. I detta scenario används befintliga vägsträckningar. I det andra scenariot är Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm färdigställda och i drift. Halterna av PM10 och NO2 har beräknats på detaljplaneområdet och resultaten har utvärderats mot miljökvalitetsnormerna för utomhusluft samt preciseringar av miljökvalitetsmålet Frisk luft.

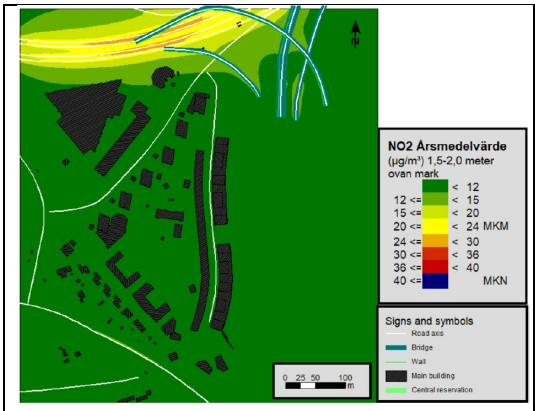
Slutsatsen av utredningen är att spridningsberäkningarna för området runt detaljplanen visar att de totala halterna av NO2 och PM10 underskrider miljökvalitetsnormerna för utomhusluft med god marginal för de två beräknade scenarierna. Även preciseringarna av miljökvalitetsmålet Frisk luft klaras i samtliga fall på detaljplaneområdet.



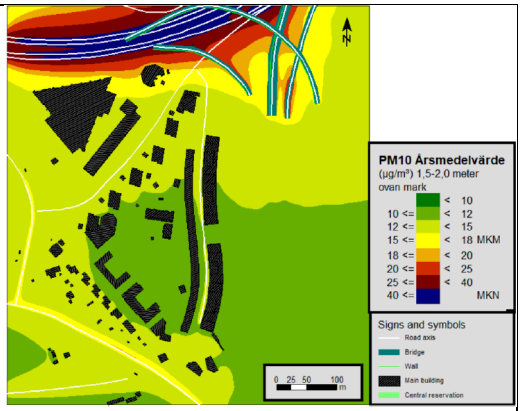
Figur 42. Bilden visar årsmedelvärde för kvävedioxid, prognosåret 2045 utifrån ett scenario där Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm inte tagits i bruk (WSP, 2025)



Figur 43. Bilden visar årsmedelvärde för partiklar, PM10, prognosåret 2045 utifrån ett scenario där Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm inte tagits i bruk (WSP, 2025)



Figur 44. Bilden visar årsmedelvärde för kvävedioxid, prognosåret 2045 utifrån ett scenario där Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm har tagits i bruk (WSP, 2025)



Figur 45. Bilden visar årsmedelvärde för partiklar, PM10, prognosåret 2045 utifrån ett scenario där Tvärförbindelse Södertörn och Förbifart Stockholm har tagits i bruk (WSP, 2025)

Miljökvalitetsnormer för buller

Ljudnivåer vid befintliga byggnader i närområdet beräknas inte påverkas av nybyggnationen.

Mark och vegetation

Planen anses inte påverka mark och vegetation negativt. Projektet byggs i stort sett på en idag redan hårdgjord yta. Vegetation i södra delen av planområdet mot naturreservatet kommer att användas som arbetsområde för Tvärförbindelse Södertörn och återställningsplanen anger att marken ska återställas som ängsmark. Vissa åtgärder längs bergskanten öster om planområdet kan krävas för att reducera rasrisk.



Figur 46. Vy över Solhagavägen och bergsbranten som tillhör naturreservatet. Vy från söder.

Naturvärden

En naturvärdesinventering har utförts (Naturföretaget, 2022). Höga naturvärden (klass 1 och 2) samt särskilt skyddsvärda arter uppe på Masmoberget förblir orörda av detaljplanens genomförande. Lövskogen (område 1 enligt kartan nedan) förväntas vara avverkad genom Trafikverkets arbetsområde när planen genomförs. Den nedre delen av bergsbranten (naturvärdesklass 4 enligt inventeringen) kommer i mindre omfattning att påverkas, främst i fråga om att säkra branten från risk för ras.



Figur 47. Bilden visar de fyra områden som fått en naturvärdesklassning. 1 lövskog, 2 hällmark, 4 nedre delen av branten. Observera att naturvärdesobjekt 3, en sandslänt, befinner sig utanför planområdet.

Flera av de identifierade naturvärdesträden kan komma att avverkas redan innan bostäderna vid Masmotorget anläggs på grund av att Trafikverket har rätt att nyttja området vid byggandet av Tvärförbindelse Södertörn. En föreslagen återställningsplan har redovisats där träden kommer att ersättas av ängsmark.



Figur 48. Naturvärdesträd.

Längs Solhagavägen finns flera planterade träd som kan tolkas vara en allé med biotopsskydd. Dispens från Länsstyrelsen för avverkan av trädallén längs Solhagavägen har erhållits 2025-12-02. Återplantering av träd kommer att ske i samband med att Solhagavägen byggs om inom ramen för plangenomförandet.

Rekreation och friluftsliv

I planeringen av exploateringen har utrymme mellan den planerade bebyggelsen och den framtida Spårväg Syd säkerställts för att inte förhindra en möjlig koppling till naturreservatet. Längs Solhagavägen tillförs nya träd och vistelseytor mellan bostadsentréerna. En fickpark med nedsänkt översvämningsyta anläggs mellan kvarteren utmed Solhagavägen och skapar plats för social samvaro och lek. Solhagaparken rustas upp med nya funktioner för att stärka de allmänna platserna och öka områdets attraktivitet.

Ekosystemtjänster och ekologisk kompensation

När Solhagavägen byggs om kommer befintlig lågpunkt delvis byggas bort och den fördröjande förmågan för vatten i händelse av skyfall kommer att minska. För att inte orsaka skador på nedströms liggande områden kommer flera åtgärder, inom och i anslutning till planområdet, kompensera för detta. De träd som tas ner längs Solhagavägen kommer att ersättas med en enkelsidig allé med ca 30 nya träd längs med den ombyggda Solhagavägen. Kommunen bedömer åtgärderna fullt tillräckliga för att motverka negativa konsekvenser.

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking, 2026, som beskriver hantering av dagvatten. För att omhänderta dagvatten som avrinner från planområdet

föreslås dagvattenåtgärder med fördröjande funktion, dimensionerade enligt Huddinge kommuns dagvattenstrategi. Enligt krav ska flödet ut från planområdet vid ett 10-årsregn inte öka jämfört med nuläget vilket motsvarar en tillgänglig utjämningsvolym på 66 kubikmeter.

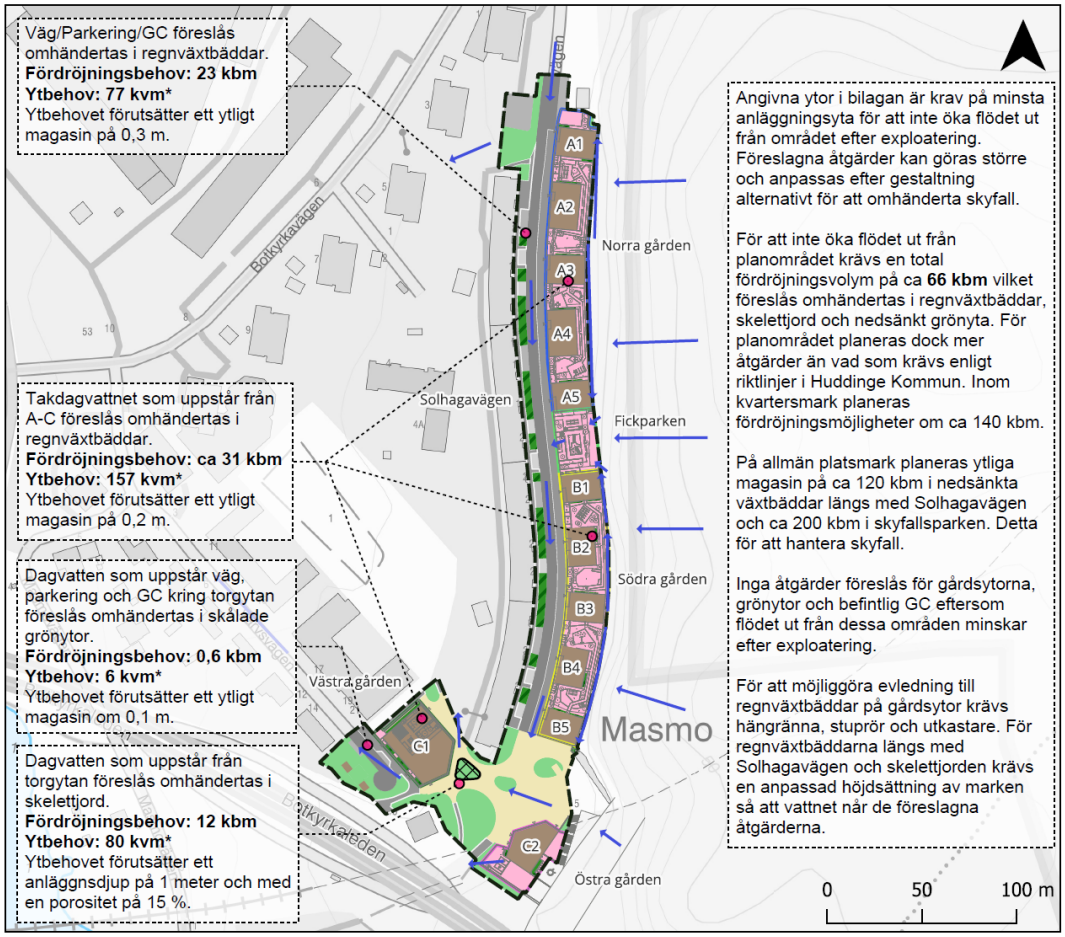
Utförda föroreningsberäkningar visar att belastningen från planerad bebyggelse förväntas öka för ämnena kväve och kadmium om inte utpekade åtgärder vidtas. Efter föreslagen dagvattenhantering förväntas föroreningsbelastningen från området att minska jämfört befintlig situation.

Ämne	Enhet	Befintlig situation	Planerad situation utan dagvattenåtgärder	Planerad situation med föreslagen dagvattenhantering
Fosfor (P)	µg/l	100	99	68
Kväve (N)	µg/l	1 600	**1 700**	1 100
Bly (Pb)	µg/l	9,4	5,8	2,2
Koppar (Cu)	µg/l	22	17	8,7
Zink (Zn)	µg/l	61	45	15
Kadmium (Cd)	µg/l	0,35	**0,36**	0,11
Krom (Cr)	µg/l	8,9	5,4	2,9
Nickel (Ni)	µg/l	4,8	3,9	1,6
Kvicksilver (Hg)	µg/l	0,051	0,030	0,017
Suspenderad substans (SS)	µg/l	56 000	29 000	15 000
Benso(a)pyren (BaP)	µg/l	0,031	0,017	0,0051
PBDE 47	µg/l	0,00018	0,00018	0,00011
PBDE 99	µg/l	0,00023	0,00023	0,00014
PBDE 209	µg/l	0,015	0,015	0,0091

Figur 49. Föroreningshalter för befintlig och planerad markanvändning inom planområdet enligt schablonhalter. Halter som ökar jämfört med befintlig situation är markerade med fet stil (Bjerking, 2026).

För att omhänderta dagvatten som uppstår inom planområdet föreslås regnväxtbäddar, skelettjordar och nedsänkt grönyta.

I plankartan säkerställs ytor för infiltration genom bestämmelse om att dike ska finnas mellan bebyggelsen och berget (n3) samt bestämmelse om att minst 50% av marken ska vara genomsläppligt (n1).



Figur 50. Föreslagna dagvattenåtgärder (Bjerking, 2026)

Geotekniska förhållanden

Geologiska förhållanden

I utrednings PM Geoteknik (Bjerking 2025) görs bedömningen att åtgärder krävs för att hantera grundens geotekniska förutsättningar och förväntad tillskottslast. För planerade hus föreslås plattgrundläggning och pålgrundläggning beroende på det enskilda husets markförutsättningar.

Marken är mycket blockig varför grundläggning med pålar förutsätter bergsko och prylning.

Rekommendationen är att plattor/plintar ska utföras på tjälsäkert sätt på minst 0,3 meter packad fyllning av dränerande material. Före grundläggning skall förekommande vegetationsfyllning schaktas bort.

Berggrundläggning aktualiseras för en del av undersökningsområdet. Vid grundläggning med plattor ska grundläggning ske på berg eller sprängt berg, på minst 0,2 m packad fyllning på berg eller på packad sprängbotten. Där schaktbotten hamnar på lera skall hela lerlagret schaktas bort. Dessutom skall schaktbotten besiktas av sakkunnig geotekniker.

Kommunen bedömer att de geotekniska konsekvenserna kan hanteras genom att byggnaderna uppförs utifrån givna rekommendationer.

Markradon
Byggnaderna ska utföras radonsäkert.

Hydrologiska förhållanden

Hydrologiska förhållanden
Mätningarna på de installerade grundvattenrören visar mycket låga grundvattennivåer, i jämförelse med aktuella grundläggningsnivåer, och därför behöver endast länshållning av exempelvis nederbörd och tillrinnande markvatten förutsättas. För att undvika tillrinnande vatten från högre belägen mark kan avskärande diken anläggas.

Planen bedöms inte bryta mot någon av skyddsföreskrifterna.

Hälsa och säkerhet

Elektromagnetiska fält
Nya byggnader bedöms inte vara utsatta för risker kopplade till elektromagnetiska fält. Förutsättningarna kan dock komma att förändras i samband med utbyggnaden av Spårväg Syd. Bebyggelsens närhet till tekniska anläggningar begränsas genom prickmark i plankartan.

Förorenad mark
I den miljötekniska markundersökningen görs bedömningen att påvisade halter i jord inte medför något behov av efterbehandling men att påvisade halter i lera behöver tas hänsyn till vid framtida masshantering. Med undantag för lera visar tillgängliga analysresultat att massor inom undersökningsområdet har totalhalter av föroreningar under riktvärdet för Mindre än ringa risk (MRR) vilket motsvarar föroreningsnivåer då massor kan återanvändas för anläggningsändamål utan anmälan till tillsynsmyndigheten.

Buller
En bullerutredning har utförts av Bjerking, 2025. Utredningen har utgått från Trafikverkets antagna vägplan för Tvärförbindelse Södertörn i dess framtidsscenario. Det förnyade underlaget för Tvärförbindelse Södertörn, redovisat i april 2026, påverkar dock de bullerförutsättningar som analyserats under planarbetet. Bullerfrågorna behöver därför fortsatt utredas utifrån de nya förutsättningarna.

Den planerade bebyggelsen bedöms inte negativt påverka bullersituationen för befintlig bebyggelse. Bullerutredningen visar att vid full utbyggnad med 2025 års trafik kommer Hus A1 att få upp till Leq 65 dBA på fasad mot motorväg. Dock kan avsteg utnyttjas och mindre eller genomgående lägenheter planeras. Efter utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn sjunker trafikbullernivåer för samtliga hus i norra delen av projektet.

Utan utbyggnad av Tvärförbindelse Södertörn kan etappvis exploatering utföras där hus A2 byggs innan utbyggnad av Tvärförbindelse men hus A1 byggs först efter Tvärförbindelsen. Hus A2 får trafikbullernivåer på fasad upp till Leq 65 dBA men detta är acceptabelt då huset planeras med små lägenheter under 35 kvm.

Efter att Tvärförbindelsen samt Spårväg Syd byggts får samtliga fasader på hus A1 under Leq 65 dBA.

Hus B1 – B5 uppfyller riktvärden utan vidare åtgärder. Hus B5 får innan utbyggnad av Tvärförbindelsen trafikbullernivåer över Leq 60 dBA för enstaka beräkningspunkter men under Leq 65 dBA vilket gör att denna byggnad lämpar sig för mindre lägenheter, < 35 kvm, alternativt genomgående lägenheter. Efter utbyggnad av Tvärförbindelsen och Spårväg Syd får hus B5 under Leq 60 dBA på samtliga fasader.

Innan utbyggnad av Tvärförbindelsen, både med 2025 och 2040 års trafik, får Hus C1 överskridna av trafikbullernivåer över gränsvärden för flera fasader och anses därför ej vara tekniskt eller ekonomiskt genomförbart. Efter utbyggnad av Tvärförbindelsen kommer Hus C1 få under Leq 60 dBA på en majoritet av dess fasader och under Leq 65 dBA på resterande. Hus C2 kan ej byggas innan Tvärförbindelsen då tomt är avsatt som arbetsområde. Efter utbyggnad av Tvärförbindelsen och spårväg syd kan byggnad uppföras. Dock får enstaka beräkningspunkter över Leq 65 dBA, detta berör cirka 3-5 lägenheter i hus C2.

Bullerdämpad uteplats kan anläggas i anslutning till samtliga hus, för husgrupp A och B kan dessa placeras på tak till garagebyggnad och för hus C1 och C2 på tak till byggnader.

Bedömningen är att föreslagen exploatering kan genomföras med de åtgärder som arbetats fram i projektet: planlösningar, mindre lägenheter samt vädringsfönster.

Stomljud och vibrationer

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära risk för vibrationer eller stomljud som överstiger riktlinjerna, varken inom eller utanför planområdet. Under planprocessen kommer eventuell påverkan på hus C2 avseende stomljud och vibrationer från Spårväg Syd att beaktas.

Ras, skred och erosion

Planen medför ingen ökad risk för ras, skred eller erosion men bergslänten till öster om planområden behöver säkras från rasrisker. Inför granskning kommer eventuell risk att utredas vidare.

Översvämning

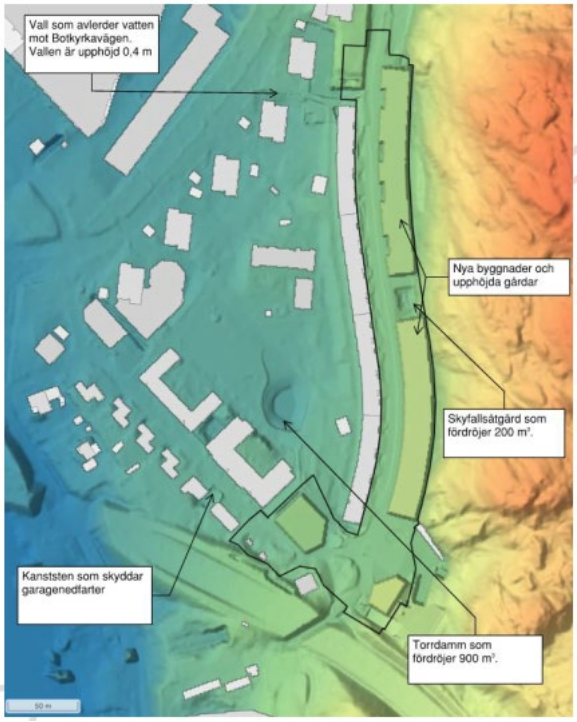
I framtagen skyfallsutredning (Bjerking, 2026) har skyfallssituationen inom och i anslutning till planområdet analyserats. Förändrad höjdsättning på Solhagavägen, en följd av detaljplanen utformning, innebär att det maximala vattendjupet på gatan minskar. Med anledning av den förändrade höjdsättningen har en dynamisk skyfallsmodell tagits fram. I samband med den översiktliga skyfallsanalysen har åtgärder för skyfall projekterats inom planområdet vilka har inkluderats i modelleringen.

Vid ett framtida 100-årsregn med planerad ombyggnation visar modellen att maximala vattendjupet och maximala flödeshastigheterna inom och i anslutning till planområdet påverkas. Varken ny eller befintligbebyggelse längst med gatan beräknas översvämmas.

Ny bebyggelse längst med gatan beräknas inte översvämmas. Upphöjningen av Solhagavägen gör att den tidigare lågpunktsvolymen omkring 1400 kubikmeter minskar till ca 500 kubikmeter, det vill säga en minskning på 900 kubikmeter. Då ombyggnationen av Solhagavägen medför att större volymer byggs bort föreslås även åtgärder utanför planområdet för att säkerställa att detaljplanens genomförande inte påverkar nedströms eller omkringliggande fastigheter negativt. En torrdamm föreslås i Solhagaparken för vatten, som vid skyfall, rinner söder om fastigheterna Ormen Långe i utkanten av Masmotorget.

Utöver det är avledning av skyfallsflöden norr om fastigheten ”Ormen Långe” nödvändig för att minska vattendjupen och belastningen längst med Solhagavägen. En vall som är upphöjd 0,4 m behövs längs med gång- och cykelvägen som förbinder Solhagavägen med Botkyrkavägen norr om ”Ormen Långe” för att skydda befintliga hus. Nya avskärande diken, skyfallsyta och andra nedsänkta ytor inom planområdet kommer att avleda och omhänderta skyfall. Vidare finns behov av arbete kring höjdsättning på Varvsvägen och längs med befintliga hus.

En villafastighet längst med Varvsvägen beräknas också riskera att översvämmas vid sin nedfart till garage/källare. För att förhindra detta föreslås en mindre upphöjning i anslutning till nedfarten.



Figur 51. Föreslagna skyfallsåtgärder (Bjerking, 2026).

Med föreslagna åtgärder så minskar risken för översvämning i planområdet. Skyfallsfrågan behöver fortsatt bevakas under kommande projekteringsskede och om markhöjderna justeras i senare skede kan skyfallssituationen behöva ses över igen.

Klimatanpassning/ Värmeöeffekt
Generellt bedöms detaljplanens genomförande medföra positiva konsekvenser för både klimatanpassning och värmeöeffekt genom ökad grönska, med positiva konsekvenser för vattenreglering, förbättrade infiltrationsmöjligheter samt ett svalare lokalklimat under varma perioder.

Klimatpåverkan/Utsläpp av växthusgaser
Ny bebyggelse innebär alltid en klimatbelastning på grund av att det genereras utsläpp av växthusgaser, främst i byggskedet, för bland annat byggmaterial och byggtransporter.

Den aktuella lokaliseringen för ny bebyggelse är mycket lämplig i och med att det är ett förtätningsprojekt med väl fungerande infrastruktur som omgärdar platsen. Det är även beläget inom Spårväg Syds influensområde.

Farligt gods
I framtagen riskanalys, Brandskyddslaget 2025, har en kartläggning gjorts av antalet transporter med farligt gods på Botkyrkaleden och framtida Tvärförbindelse Södertörn. Utredningen utgår ifrån planerat utförande enligt vägplanen som fastställdes 2022 som innebär att Tvärförbindelsen dras i tunnel förbi planområdet.

Utifrån genomförd riskinventering konstateras att det huvudsakligen är risker kopplade till transporter med farligt gods på Botkyrkaleden som bedöms ha påverkan på risknivån inom planområdet. För dessa olyckor har därför en fördjupad analys genomförts. Denna omfattar beräkningar av frekvens för, och konsekvenser av, respektive olycksrisk. Beräkningarna har sammanställts i form av individrisk och samhällsrisk. Den fördjupade analysen har genomförts med hänsyn tagen till en prognostiserad trafiksituation år 2045, vilket förutsätter att Tvärförbindelse Södertörn har tagits i drift. Resultatet av riskanalysen har värderats utifrån Länsstyrelsen i Stockholms Läns riktlinjer gällande riskhänsyn vid ny bebyggelse. Analysen visar att olycksrisker förknippade med Botkyrkaleden har en mycket begränsad påverkan på risknivån inom planområdet och detaljplanens lämplighet kan säkerställas genom åtgärder.

Planerad bostadsbebyggelse ligger som minst cirka 30 meter från Botkyrkaleden. Detta innebär att ett avsteg görs från rekommenderat skyddsavstånd på 75 meter. Med anledning av detta rekommenderas att åtgärder vidtas för att ytterligare höja säkerheten inom området närmast vägen. En av åtgärderna är att ytor, inom 25 meter från Botkyrkaleden, mellan ny bebyggelse och Botkyrkaleden, bör utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Exempelvis bör inte uteplatser, lekplatser och liknande planeras inom detta område. En annan rekommenderad åtgärd gäller ny bostadsbebyggelse, inom 75 meter från Botkyrkaleden, som vetter direkt mot Botkyrkaleden utan framförliggande bebyggelse. För dessa ska samtliga utrymmen för stadigvarande vistelse ha åtminstone en utrymningsväg som mynnar bort från vägen. I dessa byggnader ska även luftintag placeras så att frisk luft tas från en sida som inte vetter mot Botkyrkaleden. Detta säkerställs i plankartan genom reglering av utrymningsväg och luftintag bort från vägen.

Kommunen har utifrån framtagen riskanalys gjort bedömningen att bebyggelsen är möjlig att uppföra och att de föreslagna åtgärderna framstår som genomförbara. Det förnyade underlaget för Tvärförbindelse Södertörn, redovisat i april 2026, påverkar dock de förutsättningar som analyserats under planarbetet. Frågan om farligt gods behöver därför fortsatt utredas utifrån de nya förutsättningarna.

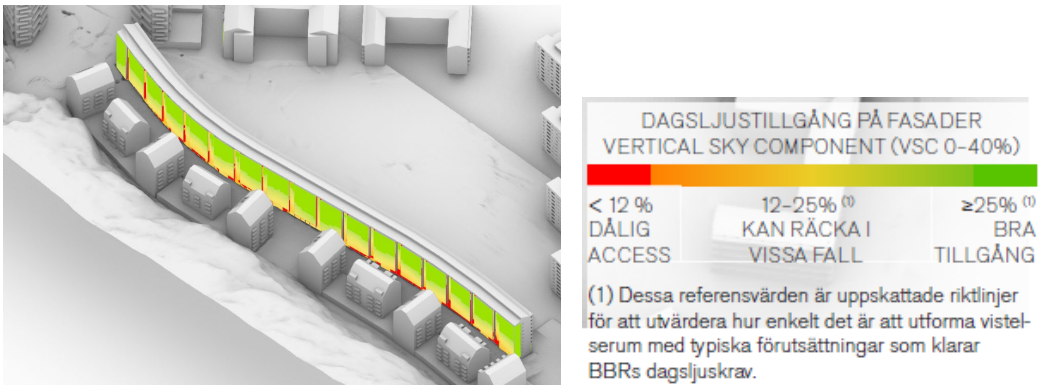
Bebyggelse

Ljusförhållanden

I framtagen dagsljusutredning (White 2025) har ljusförhållanden inom bebyggelseförslaget analyserats samt dess påverkan på omgivande bebyggelse.

De nya husen, kommer på grund av dess närhet till det befintliga huset som kallas Ormen långe, inskränka något på dagsljuset i dessa lägenheter. Den lägsta våningen kommer bli mest påverkad men här finns inga bostäder vilket gör att konsekvenserna bedöms små. Vidare finns några lägenheter med kök mot öster och indragna balkonger framför som gör att köken kan uppfattas som mörkare än tidigare. Dessa lägenheter är dock tvåsidiga och har ljusinsläpp från väster vilket gör att lägenheterna fortsatt bedöms ha goda ljusförhållanden. Det finns en del enkelsidiga lägenheter men dessa ligger mot parken i väster och berörs därför inte av minskat dagsljus.

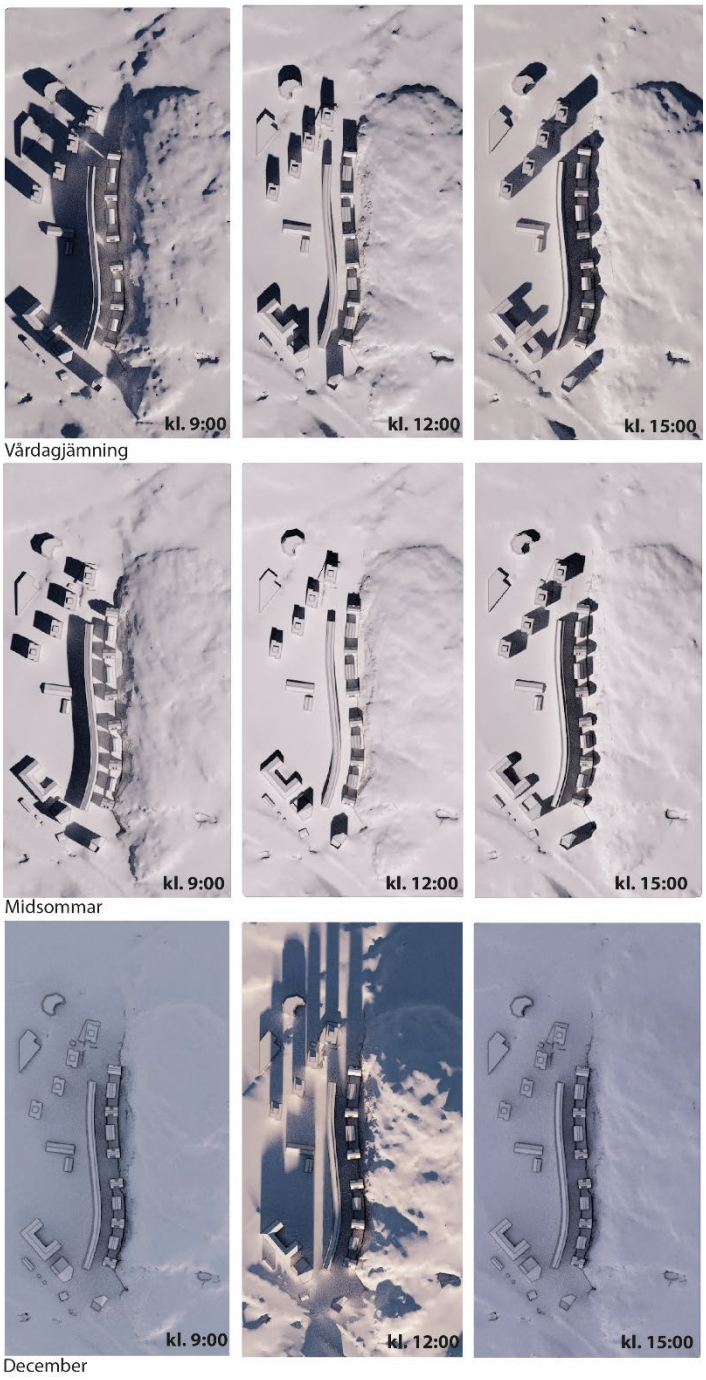
Kommunens samlade bedömning avseende ljusförhållanden är att föreslagen bebyggelse är möjlig att uppföra med de åtgärder som arbetats fram i projektet: anpassning av rumsdjup, balkonger och fönsterstorlek. Detaljplanens konsekvenser för omkringliggande bebyggelse bedöms också acceptabla.



Figur 52 Dagsljustillgång på fasaderna. Befintligt lamellhus.

Solstudie

Solstudie på berget visar att planerad bebyggelse påverkar berget i liten utsträckning. Södra delen beskuggas delvis på eftermiddagen till kvällen (från kl. 15.00). Detta bedöms ha marginell påverkan på ståndorten då kvällssolen är svag. Norra delen beskuggas något mer av de nya husen och blir en skuggigare plats på eftermiddagen.



Figur 53. Solljustudie inom planområdet..

Solstudie på tillkommande bebyggelse visar att under vår och höst har alla gårdar solhörnor vid lunch. I dessa lägen placeras sittplatser. Resten av dygnet är gårdarna skuggiga men kompletteras med takterrasser. Under sommaren har alla gårdar morgonsol och sol vid lunch. På dessa lägen placeras sittplatser. Kvartersplatsens norra del är relativt solig. Kvällstid är gårdarna skuggiga men kompletteras med takterrasser. Vintertid når i princip inget solljus ner till gårdar eller platser.

Kvartersparken har morgonsol och sol vid lunchtid under sommaren. Under hösten och vintern når i princip inget direkt solljus in i parken.

Vindförhållanden

I framtagen vindstudie, White 2025, analyseras vindkomforten vid förtätning av bostadsområdet. I utredningen konstateras att de nya byggnaderna förbättrar vindkomforten längs Solhagavägen (fokusområde II) och påverkar inte nämnvärt vindkomforten i området längst i norr (fokusområde IV). Masmotorget (fokusområde I) får en något sämre vindkomfortnivå jämfört med nuläget, speciellt i de västra och södra delarna av fokusområdet. Det finns dock ytor på torget som också får en betydligt bättre komfortnivå.

Möjliga åtgärder för att förbättra vindkomforten på Masmotorget (I) kan vara att planera fler träd eller landskapselement på torgets västra sida för att blockera västlig och sydvästlig vind. Om sittplatser avses i de blåsiga områdena kan dessa förses med ett skyddande skärmtak eller träd med stora kronor. Om uteservering är aktuellt i anslutning till ”C2” kan den med fördel förses med vindskydd genom vertikala skärmar i väst.



Figur 52. Illustration fokusområden.



Figur 53. Vindkomfort, sommarscenario - med ny bebyggelse.

Kommunens samlade bedömning avseende vindförhållanden är att föreslagen bebyggelse är möjlig att uppföra. Detaljplanens konsekvenser på omkringliggande bebyggelse bedöms också acceptabla.

Landskapsbild och stadsbild

Detaljplanens genomförande innebär en förändring i stadsbilden. Dagens stora parkeringsytor och garage längs Solhagavägen är tänkta att rivas och integreras i den nya bebyggelsen för att prioritera gående och cyklister och torget ska aktiveras med nya funktioner.

Den nya bebyggelsen ger Solhagavägen en ny typ av inramning och bidrar, tillsammans med bostadshuset "Ormen Långe", en tätare stadsmiljö med entréer på båda sidor om gatan och fler människor i rörelse. Bebyggelsen anpassas till omgivningen vad gäller struktur, skala och karaktär, samtidigt som Ormen Långes byggnadshöjd fortsatt kommer att utgöra det dominerande inslaget längs Solhagavägen.

De nya byggnaderna påverkar främst det närliggande stadsrummet. På längre avstånd kommer det även fortsättningsvis att vara de befintliga punkthusen längs Botkyrkavägen och Ormen Långe som präglar Hagas bebyggelsesiluett. Samtidigt bidrar de högre byggnadsvolymerna vid Masmotorget till att markera platsen och stärka upplevelsen av ett tätare och mer urbant lokalt centrum.

Masmobergets bergssida bedöms även fortsättningsvis vara ett tydligt och läsbart landskapselement från Solhagavägen. Dess visuella dominans minskar dock jämfört med dagens situation till följd av den nya bebyggelsen.

Social hållbarhet

Planens genomförande förväntas ha positiva effekter på sammanhållning och jämlikhet genom att bidra till en stärkt platsidentitet. Området i norr som avgränsas med Trafikverkets planerade anläggning har fortsatta utmaningar när det gäller platsaktivering. Platsens utformning behöver beaktas i fortsatt arbete för att undvika negativa konsekvenser. Solhagavägens utformning, med långa garagefronter i betong dikt an Masmoberget, anses försämra utsikten för de boende i bostadshuset som kallas "Ormen Långe". Detta hanteras genom att säkerställa siktlinjerna. För att främja gemenskap och en trygg boendemiljö tillskapas en öppen kvarterspark mellan de två nya kvarteren och privata bostadsgårdar med grönskande karaktär.

Planen förväntas underlätta vardagslivet genom tillskottet av nya lokaler för service och restaurangverksamhet vid Masmotorget. Förslaget möjliggör också för ett nytt bibliotek vilket är ett positivt tillskott för alla åldersgrupper. Torggestaltningen och tillskapandet av öppna ytor möjliggör olika evenemang och möten.

Hänsyn har tagits till de boendes synpunkter i planförslaget. Särskild hänsyn till ungdomars behov behöver dock fortsatt beaktas och integreras i den fortsatta planeringen. Enkätarbetet som föreligger SKA/BKAn har möjliggjort en adressering av sociala konsekvenser och delaktighet, även om inflytandet varit begränsat.

Planen förväntas förbättra den upplevda tryggheten genom ny bebyggelse och ökad aktivitet runt torget. Planförslaget visar främst på positiva förändringar i

söder samtidigt som norra området inte ges några tydliga förbättringar vad det gäller trygghet.

Barnkonsekvensanalysen betonar vikten av att förbättra miljöer för barn och unga inom planområdet, särskilt gällande utbudet av idrott- och kulturaktiviteter. Belastningen på Solhagaparken kommer öka med de nya lägenheterna och behovet av en större lekplats inom planområdet bör studeras.

Kulturmiljö

Planförslaget kommer i sin helhet att förändra området Hagas struktur och bebyggelseprofil. Områdets luftiga stadsplan med fokus på monumentala bostadshus kommer att få en mer tätbyggd karaktär. Läsbarheten av de historiska planeringensidealen kommer därmed ofrånkomligt att minska. Effekten på läsbarheten uppstår genom planförslaget i sin helhet, med exploateringsgraden som den främsta faktorn. Bebyggelsens skala har anpassats och förhåller sig till befintlig bebyggelse, särskilt bostadshuset "Ormen Långe".

De historiska planeringsidealen som är läsbara på platsen kommer dock fortsatt finnas kvar och vara läsbara, särskilt genom den starka enighet som bildas av gårdsmiljö med förskola, befintliga punkthus och bostadshuset "Ormen Långe".

"Ormen Långe" i sig självt är också central för de arkitektoniska idealen som var gällande under 1960-talet och byggnaden får fortsatt en tydlig och central roll i stadsrummet. Placeringen av den nya bebyggelsen sker i huvudsak på befintliga parkeringsytor. Förlusten av parkeringsytor och garagelängor minskar läsbarheten av hur massbilismen präglade 1960-talets planeringsideal.

Riksintresse

Planförslaget bedöms inte påverka några riksintressen.

Trafik

En trafikutredning har tagits fram av Bjerking, 2026 som visar att den nya bebyggelsen innebär ökade trafikmängder i olika omfattning för samtliga transportslag i området. Planförslaget innebär förändringar för trafiksituationen i planområdet med omnejd.

Gång- och cykeltrafik

Antalet gång- och cykelresor uppskattas öka med 1028 resor per dygn. På Solhagavägen förväntas detta innebära mer än en fördubbling av oskyddade trafikanter på gatan. Eftersom cykelbana inte finns i nuläget men planeras i den nya sektionen innebär det förbättrade omständigheter för cyklisterna på Solhagavägen trots ökningen av antalet cyklister. Även gångtrafiknätet väntas kunna hantera det ökande flödet av gångtrafikanter då flödet är relativt lågt samt att flödet förväntas fördelas mer jämnt på båda sidor om Solhagavägen.

Miljön för oskyddade trafikanter förbättras med tydligare möblering i gaturummet. En dubbelriktad cykelbana tillkommer på Solhagavägens östra sida. Denna förbinds med det existerande regionala cykelvägnätet i norr och söder. Den nya gång- och cykelbanan planeras med en bredd på 4,5 meter vilket följer kravet

på minsta breddmått enligt Huddinge kommuns cykelplan för en dubbelriktad gång- och cykelbana på det regionala cykelstråket. På andra sidan Solhagavägen, mot det befintliga bostadshuset, blir det totala gångutrymmet något smalare än det befintliga med en gångbana på 2,5 meter och en möbleringszon på 3-4 meter vilken möjliggör dagvattenhantering, angöring och avfallshantering för bostadshuset "Ormen Långe". Gångbanorna längs båda sidor av Solhagavägen sammanlänkas sedan med torgytan i söder.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken beräknas belastas med ytterligare 924 resor per dygn. Dessa fördelas på både buss- och tunnelbaneresor. Masmo tunnelbanestation är idag den minst belastade stationen på röda linjen och bör därför inte utgöra något hinder för denna trafikökning. I förhållande till tunnelbanelinjens totala kapacitet är ökningen försumbar och bör inte kräva någon åtgärd. Införandet av Spårväg Syd, som sträcker sig från Älvsjö till Flemingsberg via Haga, förväntas påverka antalet resenärer som använder tunnelbanan. För de resenärer som har sin resväg inom det område som täcks av Spårväg Syd kan spårvagnen erbjuda en mer direkt förbindelse till slutdestinationen än tunnelbanan. Dock väntas inte införandet av Spårväg Syd ta marknadsandelar rakt av från tunnelbanan utan i stället kommer troligtvis fler buss- och bilanvändare övergå till att använda Spårväg Syd.

Biltrafik

Genomförandet av detaljplanen innebär att ny trafik genereras i området. Enligt framtagen trafikutredning (Bjerking, 2026) beräknas den tillkommande bebyggelsen alstra cirka 320 fordonsrörelser per dygn under ett normalvardagsdygn. Fram till prognosår 2040 beräknas trafikflödet uppgå till cirka 410 fordon per dygn. Trafikutredningen visar att det omgivande vägnätet har kapacitet att hantera den tillkommande trafiken, även om Solhagavägen lokalt får en tydligare trafikfunktion än idag

Den ökade trafiken bedöms inte skapar några kapacitetsproblem för Solhagavägen, Botkyrkavägen, eller korsningspunkterna i området. Trafikökningen är dessutom försumbar på Trafikverkets vägar i närområdet.

Gata	Nuläge	Utbyggnadsalt	2040
Solhagavägen	300	620	790
Botkyrkavägen	800	1 120	1 430
Vårby allé norr	11 800	11 900	6 130
Vårby allé söder	11 800	12 020	6 190
Botkyrkaleden	20 000	20 250	10 430

Figur 56. ÅDT på gatorna i området fördelat på nuläge, utbyggnadsalternativ med dagens

trafikmängder samt utbyggnadsalternativ med trafikprognos år 2040, [prognosen förutsätter att Tvärförbindelsen Södertörn är utbyggd).

Solhagavägen kommer i förslaget fortsatt verka som en tvåfilig väg. Körbanans nuvarande bredd minskas, både för att öka trafiksäkerheten genom lägre hastighet och för att effektivisera det begränsade utrymme som finns i gaturummet. Längs med sträckningen av Solhagavägen kommer den befintliga hastigheten på 30 km/h att kvarstå. Angöring och parkering för rörelsehindrade för bostadshuset "Ormen Långe" hanteras via Solhagavägen.

Trafiksäkerhet
Trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras genomgående till följd av planförslaget. Tydligare separering mellan trafikslag ökar orienterbarheten och minskar risken för kollision. Den ökade mängden rörelse av människor i området till följd av de nya bostäderna bidrar till att öka tryggheten. Den planerade avsmalningen av bilens körbana bidrar till lägre hastigheter vilket ökar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag.

Säker skolväg
Planförslaget bedöms närområdesmässigt inte innebära några negativa konsekvenser för skolvägar. Gång- och cykeltrafik separeras från biltrafik längs Solhagavägen, och anslutningen till befintliga planskilda passager under Botkyrkaleden kvarstår i sin nuvarande funktion. Det regionala cykelstråket och den allmänna upprustningen av gång- och cykelmiljön inom planområdet bedöms bidra till förbättrad trafiksäkerhet och orienterbarhet för oskyddade trafikanter."

Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen

Förvaltningen har gjort en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen gällande planläggning av Drakskeppet 1 med flera.

De allmänna intressena är att möjliggöra för nya bostäder, lokaler och service i ett stationsnära läge samt en ny utformning av Solhagavägen och området runt Masmo station. Utbyggnaden enligt planen syftar till att stärka Hagas attraktivitet som bostads- och vistelsemiljö genom ny bebyggelse, utveckling av Masmotorget samt skapande av nya mötesplatser längs Solhagavägen. Dessutom ska trygga och väl utformade gång- och cykelförbindelser till Vårby udde och Vårby gård förbättras. Det föreslagna biblioteket och möjligheten att planlägga för fritidsgård bedöms ha stor betydelse som ny samlingslokal och lokalt besöksmål, vilket tillgodoser ett viktigt allmänt intresse.

De enskilda intressena består av markägarens intresse av att utveckla sin fastighet för bostadsändamål. Därutöver finns intressen kopplade till bevarandet av parkeringsplatserna längs Solhagavägen, som används av boende i bostadsområdet Haga och ägs av Huge Bostäder. Ett annat enskilt intresse är att bevara utsikten från bostadshuset "Ormen Långe" mot Masmoberget. Vidare kan nya bostäder medföra ökade trafikrörelser i området, vilket kan påverka de boendes närmiljö och upplevda boendekvalitet.

Detaljplanen bedöms sammantaget bidra till att intentionerna i Översiktsplan 2050 uppfylls, eftersom den möjliggör en stadsutveckling som innebär större förändringar i Hagaområdet. Masmotorget utvecklas till ett lokalt centrum samtidigt som Solhagavägen omvandlas till en stadsgata och ett huvudcykelstråk, vilket bidrar till att knyta samman stadsdelarna. Utvecklingen av mötesplatser ökar områdets attraktivitet och bidrar till att stärka identiteten för såväl Haga som Masmotorget.

Administrativa frågor

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av plansektionen och i samarbete med mark- och exploateringssektionen samt sektionen för strategi och offentlig miljö. Planarbetet har delvis bedrivits med konsultstöd genom WSP.

Carinna Dohi de Sousa

Planarkitekt