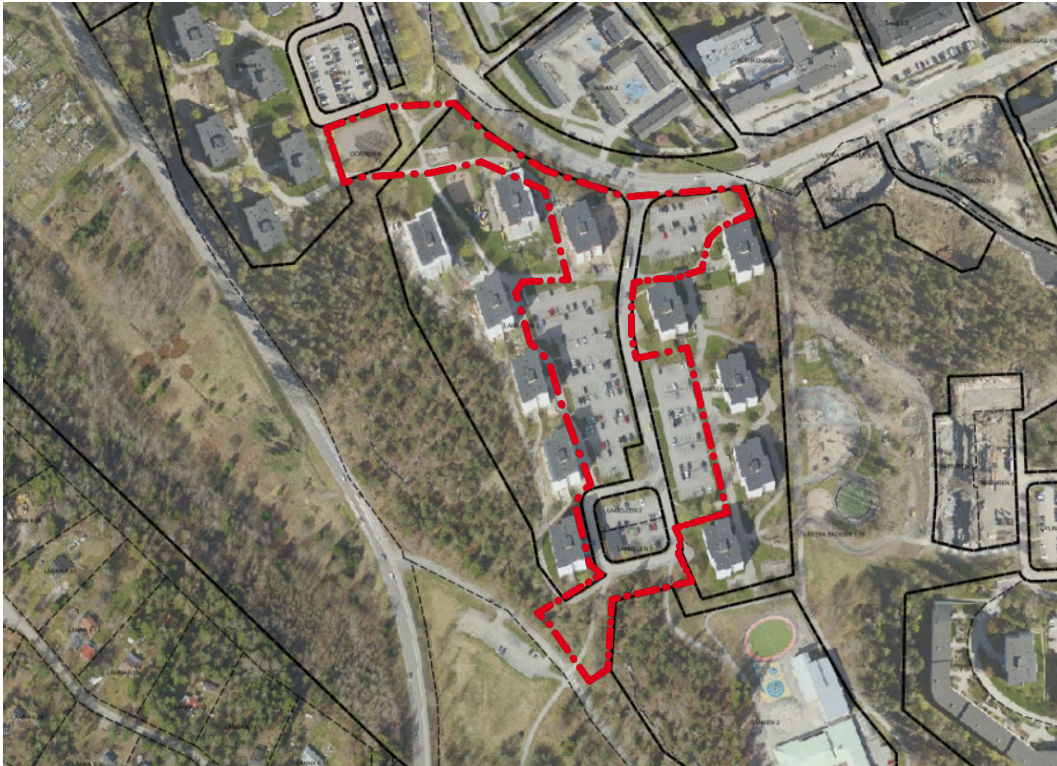


# Planbeskrivning

## Detaljplan för bostäder inom Lamellen 1 och 2 m.fl. inom kommunal Skogås



*Samrådshandling*

*Kommunstyrelsens förvaltning, 2025-11-25  
Samhällsbyggnadsavdelningen  
Diarienummer KS-2020/999*

## Planhandlingar

I detaljplanen ingår följande handlingar:

- Planbeskrivning (denna handling), 2025-11-19
- Plankarta med bestämmelser, 2025-11-19
- Gestaltungsprogram (Brunnberg & Forshed 2025)

Utredningar som utgör underlag till detaljplanen:

- Dagvattenutredning, (AFRY 2025)
- Ekologiska kompensationsåtgärder (Urbio 2025)
- Grönytefaktor (Urbio 2025)
- Miljöteknisk markundersökning (Atrax Energi & Miljö 2025)
- Miljöteknisk undersökningsrapport (Markera Mark Stockholm AB 2021)
- PM Geoteknik (Markera Mark Stockholm AB 2021)
- Riskutredning elektromagnetiska fält (Säkerhetspartner 2023)
- Social konsekvensbeskrivning (EttElva Arkitekter 2025)
- Solstudier (Brunnberg & Forshed 2025)
- Trafikbullerutredning (Tyréns 2025)
- Trafik- och mobilitetsutredning (Sweco 2025)
- Undersökning om betydande miljöpåverkan (Huddinge kommun 2025)
- Barnchecklista (Huddinge kommun 2025)

Detaljplan för Lamellen 1 m.fl. i kommundelen Skogås

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

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen på kommunstyrelsens förvaltning i samarbete med Heimstaden, Brunnberg & Forshed och Urbio.

### Projektgrupp

Julia Olsson, huvudprojektledare, exploateringsingenjör

Linnea Fröjd, planarkitekt

Tove Söder, planarkitekt

Emmelie Nilsson, miljöplanerare

Filip Thorén, trafikplanerare

Erik Sundin, landskapsarkitekt

Lars Söderlund, gatuprojektledare

Elsa Tsfamichel, gatuprojektledare

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>4</b>
<b>Behov av strategisk miljöbedömning</b> .....	<b>4</b>
<b>Detaljplan</b> .....	<b>5</b>
Detaljplanens syfte .....	5
Plandata .....	5
<b>Beskrivning av detaljplanen</b> .....	<b>8</b>
Bebyggelse .....	9
Gator och trafik.....	20
Ärendeinformation .....	28
Motiv till detaljplanens regleringar .....	29
<b>Genomförandefrågor</b> .....	<b>33</b>
Fastighetsrättsliga frågor .....	33
Ekonomiska frågor .....	37
Organisatoriska frågor .....	39
Prövning enligt annan lagstiftning .....	40
<b>Planeringsunderlag</b> .....	<b>41</b>
Kommunala.....	41
Regionala .....	41
<b>Planeringsförutsättningar</b> .....	<b>42</b>
Tidigare ställningstaganden.....	42
Övriga förutsättningar .....	44
<b>Konsekvenser</b> .....	<b>51</b>
<b>Administrativa frågor</b> .....	<b>59</b>
<b>Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen</b> .....	<b>59</b>

## **Sammanfattning**

Detaljplanen syftar till att skapa förutsättningar för uppförandet av nya bostäder samt ett parkeringshus med publika funktioner i bottenplan på fastigheten. Detaljplanen ska även möjliggöra intentionerna i utvecklingsplanen genom att stärka den sociala samhörigheten mellan kommundelarna Skogås och Länna, detta genom att rusta upp ett viktigt gång- och cykelstråk.

Detaljplanen möjliggör för cirka 380 bostäder fördelade på sju nya byggnader samt ett större parkeringshus inom fastigheterna Lamellen 1 och 2, Västra Skogås 1:10 och Dörren 4. Bebyggelsen innebär att befintliga bostadsmiljöer förtätas och ny bebyggelse uppförs i cirka sex till sju våningar. Den nya bebyggelsen ska passas in i den befintliga miljön för att skapa en helhet med hög arkitektonisk kvalitet. Nya byggnader ska bidra till en väl gestaltad boendemiljö som tar hänsyn till den befintliga arkitekturen men ska även tillåtas ges ett nutida uttryck. Inom detaljplanen möjliggörs även för verksamhetslokaler i bottenvåningen på ett befintligt bostadshus som idag inhyser en förskola.

Planområdet ligger centralt i Skogås och ingår i ett av kommunens prioriterade förtätnings- och utbyggnadsområden. Planområdet är cirka 2,9 hektar stort och består idag av befintlig bebyggelse, stora markparkeringsplatser, gata, gårdar och naturmark. Planområdet har ett bra kollektivtrafikläge och ligger inom 600 meter från pendeltågsstation (zon A) samt i nära anslutning till Skogås centrum med ett varierat serviceutbud.

Kommunstyrelsen beslutade om planuppdrag 2020-09-16 KS §7.

Viktiga frågor som har utretts vid framtagandet av samrådsförslaget är sociala frågor, trygghet, förstärkt gång- och cykelstråk mellan Skogås och Länna, parkeringsfrågor och utformning av allmän plats.

Planarbetet bedrivs med utökat förfarande. Detaljplanen bedöms delvis gå emot gällande översiktsplan då planförslaget inte föreslår en bussförbindelse via Vallhornsvägen mot Länna.

## **Behov av strategisk miljöbedömning**

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte medföra en betydande miljöpåverkan. För upprättande av detaljplanen behöver därför inte en strategisk miljöbedömning göras.

## **Genomförande**

Planarbetet genomförs med utökat förfarande enligt PBL 2010:900 i dess lydelse efter 2 januari 2015.

Beräknad tidplan för planprocessen är:

Samråd 25 november 2025 – 7 januari 2026

Granskning Kvartal 4 2026

Antagande Kvartal 2 2027

Genomförandetiden är 5 år från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft. Ansvars- och kostnadsfördelning regleras i kommande exploateringsavtal.

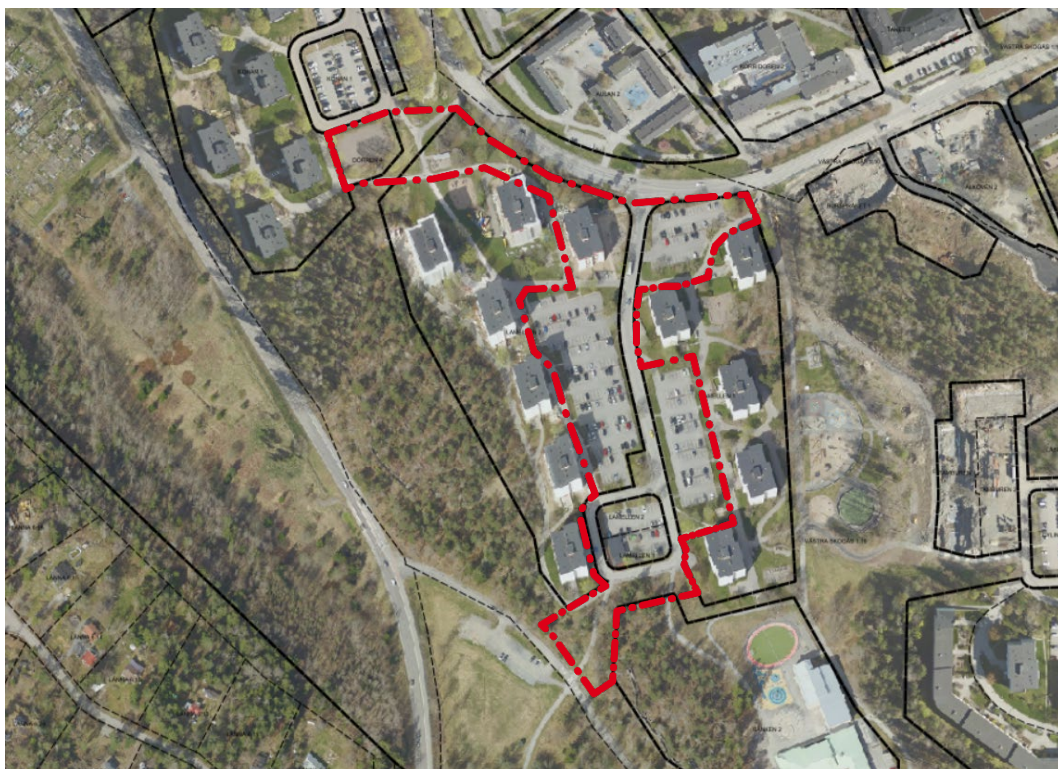
## **Detaljplan**

### **Detaljplanens syfte**

Detaljplanen syftar till att skapa förutsättningar för en förtätning av bostäder, ett nytt parkeringshus och att möjliggörande lokaler på fastigheterna Lamellen 1 och 2, Dörren 4 och del av gatufastigheten Västra Skogås 1:10. Syftet är även att öka tryggheten i området genom åtgärder i den byggda miljön och inom allmän plats. Detaljplanen ska förstärka gång- och cykelstråket mellan Skogås och Länna och göra Vallhornsvägen till en säker skolväg. Bebyggelsen syftar till att förtäta platsen genom att bygga bort markparkering och tillskapa levande stadsrum. Bostadsbebyggelsen ska förhålla sig till de befintliga i skala, riktning och gestaltning samt stärka och rama in Vallhornsvägens gaturum. Markparkeringarna ska ersättas med ett parkeringshus som utöver sin huvudsakliga funktion också möjliggör för publika funktioner i bottenvåningen för att skapa mer aktivitet på platsen. Parkering föreslås även placeras i underjordiska garage med bostadsgårdar ovanpå utmed Vallhornsvägen.

### **Plandata**

Lägesbestämning, areal, markägförhållanden och markförhållanden  
Inom planområde ingår delar av fastigheterna Lamellen 1 och 2 som ägs av Heimstaden A Lägenheter AB, samt Dörren 4 och del av gatufastigheten Västra Skogås 1:10 som båda ägs av Huddinge kommun.



*Ungefärligt planområde inom röd streckad linje, svarta linjer är befintlig fastighetsindelning.*

Planområdet uppgår till cirka 2,9 hektar och ligger i södra delen av västra Skogås med Skogås centrum cirka 350 meter nordöst om planområdet. I nord angränsar planområdet mot Österleden, i väst mot ett skogsområde på en höjd och i öster angränsar det till den nyrenoverade Sjötorpsparken. I söder finns Sjötorpskolan och gång- och cykelstråk mot Länna och Drevvikens naturreservat.

Planområdet avgränsas huvudsakligen till befintliga markparkeringsytor tillhörande flerbostadshusen längs Vallhornsvägen samt själva gatumarken. I nordväst inkluderas gårdsyta och en mindre instängslad grusplan. I anslutning till planområdet finns tolv befintliga flerbostadshus med hyresrätter. De befintliga bostadshusen inkluderas inte inom planområdet, med undantag för en byggnad med förskola i bottenvåningen. Plangränsen är dragen intill en befintlig gångväg för att exkludera befintlig bebyggelse. I söder inkluderas befintlig parkmark i detaljplanen vars användning, park, bekräftas i den nya planen och inkluderas för att belysa vikten av gång- och cykelstråket.

Planområdet ligger huvudsakligen i den västra sluttningen av en nord-sydlig dalgång mellan två höjdryggar, området sluttar upp mot väst och söder. Den västra höjden är bebyggda med befintliga flerbostadshus i 7 våningar och suterräng som ligger högre placerade än de markparkeringsytor som planeras för ny bebyggelse. I sluttningen öster om planområdet ligger ytterligare befintliga flerbostadshus i 5–6 våningar något lägre än den planerade nya bebyggelsen.



*Flygfoto/snedbild över området vid Vallhornsvägen som planeras att förtätas med nya bostadshus huvudsakligen på markparkeringsytorna mellan den befintliga bebyggelsen*

## Beskrivning av detaljplanen

Detaljplanen möjliggör uppförandet av cirka 380 bostäder inom sju flerbostadshus samt ett parkeringshus med centrumändamål i bottenplan. Detaljplanen bekräftar vidare befintlig användning park och ändrar ägandeform av en gångväg som idag är kvartersmark till en allmän gång- och cykelväg. Detta för att stärka stråket mellan Länna och Skogås. Förslaget gestaltning är utformad för att passa väl in i orienteringen av strukturen och för att färg- och material ska bli ett positivt komplement till befintliga byggnaders gestaltning.

Dessutom inkluderar detaljplanen ett befintligt bostadshus med förskola i bottenplan. Regleringen om att tillåta förskola plockas bort och i stället möjliggörs för centrum i bottenvåning. Om befintlig förskola skulle flytta eller avvecklas är syftet med bestämmelsen att möjliggöra att en fortsatt aktiv bottenvåning ska tillåtas. Centrumverksamhet i det befintliga bostadshuset som ligger närmast Österleden ämnar markera entrén till området och bidra till att aktivera Vallhornsvägen.

Två ytor för transformatorstationer inkluderas i detaljplanen för att täcka behovet av befintliga och tillkommande bostäder.



*Illustrationsplanen visar på tillkommande bebyggelse. Röd linje visar ungefärlig planområdesgräns. Bild: Brunnberg & Forshed*

## Bebyggelse

### Nya bostäder

I planförslaget föreslås fem bostadshus, i form av lameller, uppföras utmed Vallhornsvägen på ytor som idag är i anspråkstagna för markparkering.

I norra delen av området, vid Österleden, föreslås ytterligare två bostadshus på ytor som idag utgörs av en grusplan för bollspel samt en gräsyta med träd och pergola med grillplats.

De nya bostadshusen ligger i samma nord-sydliga orientering som den befintliga bebyggelsen och inordnar sig i strukturen. Utmed Vallhornsvägen ligger byggnaderna i suterräng och föreslås bli 6+1 våningar (indragen takvåning). Genom sin placering i terrängen, trappar bebyggelsen ner från väster till öster och skapar en övergång mellan åttavåningsskalan i väster och sexvåningsskalan i öster. Husens skala medför inte några större skuggningseffekter mot befintlig bebyggelse och förhåller sig till befintlig mönsterverkan i plan.

Detaljplanen möjliggör cirka 25 700 kvadratmeter bruttoarea bostadsyta.

Byggnadshöjderna varierar mellan 52–58 meter över nollplanet, vilket motsvarar en höjd om cirka 23 meter från gatuplan. Byggnadernas form och volym grundar sig i att komplettera området med en ny årsring. Platsen bedöms kunna hantera de nya byggnadernas skala då höjder på de tillkommande husen är anpassade efter befintliga byggnadshöjder.



*Sektioner som visar på hur de nya byggnaderna förhåller sig till befintlig bebyggelse. Överst visar de nya lamellerna på varsin sida av Vallhornsvägen och den nedersta visar parkeringshuset i förhållande till befintliga byggnader längs Österleden. Bild: Brunberg & Forshed*

Enkla volymer med indragen takvåning relaterar till den befintliga bebyggelsens modernistiska formspråk. Fläktrum och hisstoppar inryms i volymen. Husens skala och proportioner relaterar till den befintliga bebyggelsen.



*Bilden visar fasadens uppbyggnad. Bild: Brunnberg & Forshed*

### *Parkeringshus*

Söder om Österleden och väster om Vallhornsvägen möjliggörs ett parkeringshus för att ersätta den markparkering som planförslaget bygger bort. Parkeringshuset föreslås bli cirkelformat och ämnar bli en tydlig orienteringspunkt i området. Parkeringshuset kommer bidra till områdets entré med bil och även bli en tydlig nod intill gång- och cykelstråket. Det är viktigt att byggnaden inte skapar några tydliga baksidor eftersom den har en strategisk placering som gör att den blir entré från flera riktningar. Byggnaden föreslås få en cirkelformad geometri vilket skapar bra förutsättningar för siktlinjer i området och ger en begränsad avskärmning för den närliggande bostadsbebyggelsen.

I parkeringshuset möjliggörs centrumverksamhet i bottenplan. Här kan funktioner som service rymmas alternativt kompletterande funktion till bostäderna som kan utformas med uppglasad vägg såsom cykelparkering eller avfallshantering.

Parkeringshuset föreslås att utformas i höjd med de befintliga bostadshusen. Bedömt parkeringsbehov för de befintliga bostäderna motsvarar 6 våningar med parkering på taket. Den tillåtna nockhöjden på parkeringshuset är 52 meter mätt över nollplanet, vilket motsvarar en höjd på cirka 20 meter från gatuplan. Detaljplanen medger en bruttoarea om cirka 7000 kvadratmeter för parkeringshuset.



*Vy som visar på entrén till området i korsningen Vallhornsvägen/Österleden. Parkeringshuset syns till vänster i bild och nya lameller i mitten. Bild: Brunnberg & Forshed*



Vy som visar Österleden med nytt parkeringshus i mitten av bilden och nytt lamellhus längre bort till höger i bilden. Bild: Brunnberg & Forshed

### *Gestaltungsprinciper*

Planförslaget utformas med en sammanhållen arkitektonisk idé som tar avstamp från de befintliga kvaliteterna i närområdets bebyggda miljö och Huddinge kommuns arkitekturstrategi. Den arkitektoniska idén utgår från tre principer:

1. Stärkt stråk mellan Skogås och Länna
2. Ökad trygghet
3. Komplettera närområdets karaktär

Ett gestaltungsprogram har tagits fram som ämnar ombesörja ovannämnda principer och som kompletterar detaljplanens utformningsbestämmelser. Detaljplanen ställer krav på att takvåningen är indragen från alla fasader i bostadshusen för att bryta ner höjdskanalen sett från gatan. Husen föreslås uppföras med fasader av puts, tegel eller trä och med en färgsättning som relaterar till de gula och röda putskulörerna som finns på platsen. Bottenvåningarna föreslås utföras delvis i tegel med omfattningar som tydligt markerar bostadsentréerna.

Utmed Vallhornsvägen utgör förgårdsmark med planteringar och uteplatser en gräns mellan privat och offentligt. Husens gårdsrum vänder sig mot den befintliga bebyggelsen och bostadsgårdarna ansluter till den omgivande terrängen. Genom landskapselement och uteplatser som avgränsas med häckar tydliggörs gränsen mellan det privata och offentliga. Fasaderna har en regelbunden fönstersättning och balkonger är jämnt fördelade på långsidor och gavlar.

Bostadsgårdar planeras utföras ovanpå parkeringsgaragen som ska konstrueras med planterbart bjälklag. Detta för att möjliggöra träd och växtplanteringar samt ombesörjande av dagvatten.

Det befintliga bostadshuset intill Vallhornsvägen som inkluderas i detaljplanen behåller sina nuvarande regleringar utöver att reglering om tillåten förskola och

krav på bullerplank tas bort i utbyte mot centrum. Detta för att möjliggöra framtida omvandling av förskolelokaler till centrumverksamhet. En fortsatt aktiv bottenvåning på det främre huset bidrar till att öka rörelsen och tryggheten på platsen dagtid.



*Fasadbilder som visar hur lamellerna och parkeringshuset mot Vallhornsvägen föreslås gestaltas. Bilder: Brunnberg & Forshed*

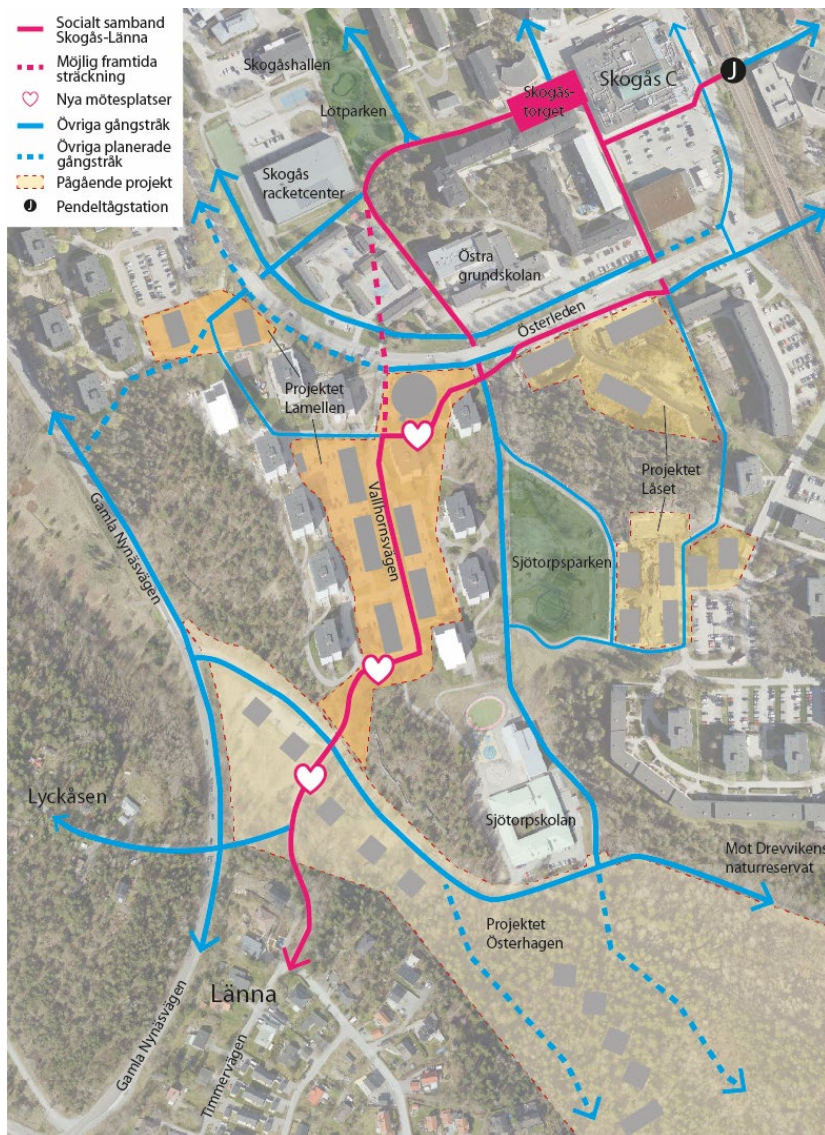
### *1. Stärkt stråk mellan Skogås och Länna*

Stråket mellan kommundelarna Skogås och Länna pekas i kommunens översiktsplan och utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund ut som ett svagt samband mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar. Därför ska det centrala nord-sydliga stråket inom detaljplaneområdet vara del av ett starkt samband mellan dessa två kommundelar.

Stråket ska utformas med separering mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik, där gång- och cykel prioriteras genom ett orienterbart stråk med goda siktlinjer. Detta främjar trygga skolvägar och säkerhet för oskyddade trafikanter.

Den nya bebyggelsen ska bidra till stadsmässighet och trygghet längs stråket. Stråket ska vara tillgängligt och följa kommunens riktlinjer för gång- och cykelvägar, samt få en tydlig identitet med mötesplatser vid viktiga korsningspunkter för att stärka kopplingar och attraktivitet. Trygghetsskapande åtgärder som belysning och översyn av vegetation ska öka upplevelsen av säkerhet. Syftet med åtgärderna är att uppmuntra fler att gå och cykla längs stråket.

I planområdet förläggs hela stråksträckningen inom allmän platsmark. I söder genom parkmark längs gång- och cykelvägen Vallhornsgången, i den centrala delen på gatumark längs Vallhornsvägen och i nordost på gång- och cykelväg vidare mot Skogås centrum. Vallhornsvägen utformas med gångbana på båda sidor och en ny cykelbana på ena sidan. Stråket ligger inom allmän plats för att säkerställa dess genomförande. En fördjupad studie kring hur stråket kan utformas kommer att tas fram mellan samråd och granskning.



Karta över det starka stråket mellan Skogås och Länna

## 2. Ökad trygghet

Stråket längs Vallhornsvägen är som ovan nämnt prioriterat och ska uppfattas som en trygg passage och utgör en viktig skolväg. För att skapa en trygg upplevelse är ljus och sikt två viktiga aspekter. Detaljplanen ställer krav på att komplementutrymmen och entréer ska ha fönster om de placeras mot gata för att minska risken för slutna fasader. Vallhornsvägen kommer omgestaltas och få gångbanor på båda sidor. Den nya bebyggelsen kommer även generera fler ögon mot gatan som ersätter dagens markparkering som kan upplevas öde och skrämmande. Parkeringshuset är placerat i entrén till området för så väl gående som bilister och dess utformning ska minimera känslan av baksidor och utföras med stor omsorg vad gäller detaljer.

### 3. Komplettera närområdets karaktär

Den nya bebyggelsen ska anpassas till sin omgivnings sammanhållna gestaltning vad gäller skala och riktning. Vidare ska fasadmateriell och kulörer passas in i den befintliga miljön för att skapa en helhet med hög arkitektonisk kvalitet. Nya byggnader ska bidra till en väl gestaltad boendemiljö som tar hänsyn till den befintliga arkitekturen men ska även tillåtas ges ett nutida uttryck och utförs i en lamellform.

#### *Planområdet*

#### *Stadsbild*

Detaljplanen innebär att tidigare obebyggd öppen markparkering bebyggs och att två nya punkthus och parkeringshus längs med Österleden tillkommer. Detta innebär att det visuella intrycket från Österleden kommer att påverkas av detaljplanens genomförande. Inom själva planområdet kommer stadsbilden att präglas av ett betydligt tätare och stadsmässigare intryck.



*Vy från området idag med markparkeringar som kommer att byggas bort. Bild: Brunnberg och Forshed*

Den befintliga bebyggelsen ligger fritt placerat i terrängen som hus i park med ett sammanbindande småskaligt kvartersgatanät som utgår från Vallhornsvägen. Den nya bebyggelsen utmed Vallhornsvägen skapar ett nytt väldefinierat gaturum och blir tydligt avläsbar i förhållande till den befintliga strukturen.

Planen kommer innebära en stor påverkan på stads- och landskapsbilden både inom i planområdet och sett från angränsande områden såsom Österleden.



Flygvy befintlig situation



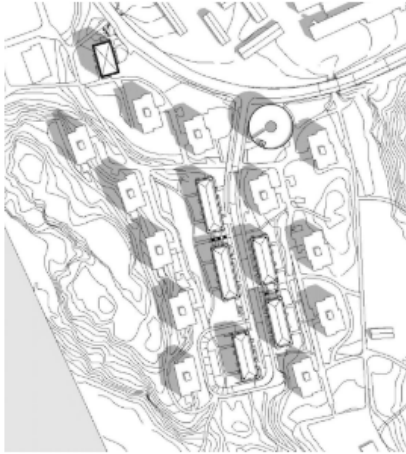
Flygvy planförslag

*Flygvyer över befintlig situation (övre bilden) och planförslaget (nedre bilden). Bild: Brunberg och Forshed*

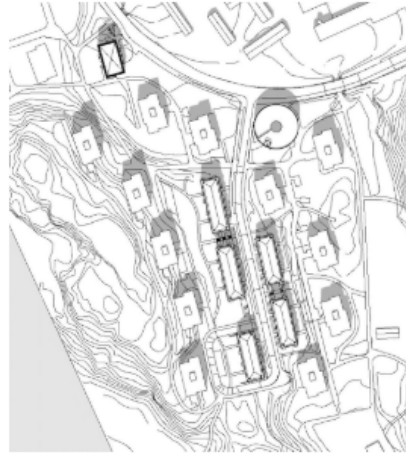
### *Ljuförhållanden*

Skuggstudien visar att den planerade bebyggelsen innebär att några av de befintliga husen får en ökad skuggning på morgnar och eftermiddag/kväll mellan höst- och vårdagjämning. Skuggan är dock inte konstant utan rör sig under dagen och bedöms därför ha begränsad påverkan på ljuförhållandena i övrigt.

SOMMARSOLSTÅND



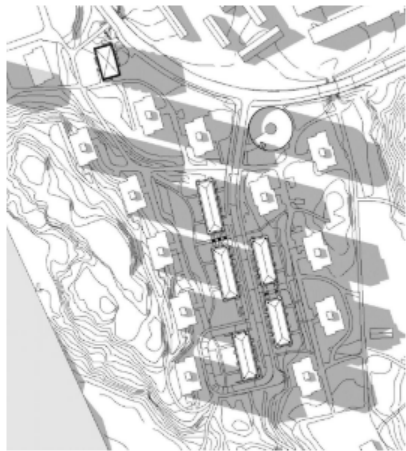
Kl. 9.00



Kl. 12.00



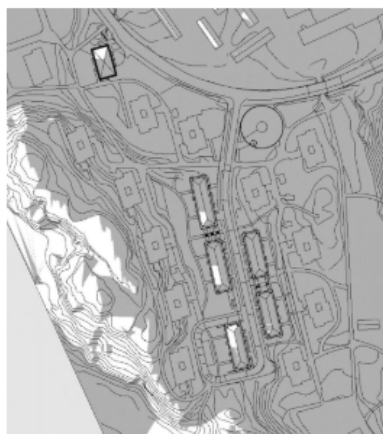
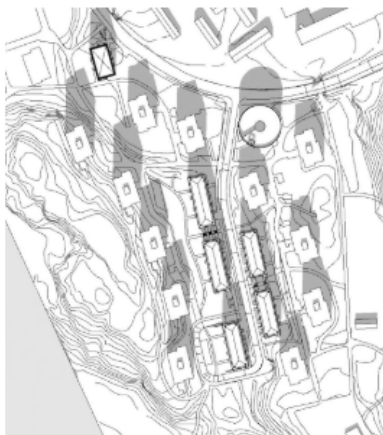
Kl. 15.00



Kl. 18.00

*Skuggförhållanden under sommarsolstånd Bild: Brunnberg & Forshed*

VÄRDAGJÄMNING



Kl. 15.00

Kl. 18.00

*Skuggförhållanden under vördagjämning. Bild: Brunnberg & Forshed*

### **Tillgänglighet till bostadshus**

Tillgänglighetsanpassade parkeringar, liksom övrig angöring till bostäderna, får inte överstiga 25 meter enligt Boverkets byggregler. Parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga anläggs i parkeringsgaragen och på markparkeringen.

Entréerna ligger i nivå med Vallhornsvägen. Bostadsvåningen är upphöjd i varierande grad i förhållande till gatan och nås med hiss. De två tillkommande bostadshusen längre norrut ska fortsätta bearbetas innan exakt entrépunkt kan fastslås.

### **Räddningstjänst**

I det sydöstliga hörnet finns en räddningsväg som i dagsläget riskerar att översvämmas vid skyfall och som kräver åtgärder för att hållas fri vid översvämning. Rekommenderat från skyfallsutredningen är att höja vägen cirka 20–30 cm för att säkerställa framkomlighet för räddningsfordon under skyfall.

I övrigt är översvämningsrisken relativt låg i området och framkomligheten bedöms som god för räddningsfordon.

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

#### *Lek och rekreation*

Inom planområdet planeras ett nytt stråk mellan Skogås och Länna som ska utformas separat från biltrafik där gång- och cykeltrafik är prioriterat. Stråket kan med fördel kompletteras med mindre mötesplatser i de viktigaste korsningspunkterna och bidra till trivsel och en ökad trygghet.

I det nuvarande förlaget försvinner en mötesplats i norra delen av området då hus 6 är planeras på dess plats. Den utgörs av en pergola med grillplats. Denna mötesplats bör ersättas på annan plats inom området.

De stora hårdgjorda ytorna som finns idag omvandlas till bostadsbebyggelse med gröna gårdar som bidrar till ytor att vistas inom och möjligheten för lek och rekreation inom området. Inre platser för lek, sittplatser och gemensamma samlingsplatser finns på den västra sidan om Vallhornsvägen.

Intill planområdet finns skogsområden och Sjötorpsparken med möjlighet till lek och aktivitet i olika åldrar. Kontakten mellan skogsområdena och Sjötorpsparken är svag idag och nya gångstråk ska gynna barns möjligheter att röra sig mellan områdena.

#### *Ekologisk kompensation och grönstruktur*

För att den tillkommande bebyggelsen ska bidra till en mer grönskande miljö än vad som finns idag planeras de träd som tas ner kompenseras med fler träd än vad som finns idag inom planområdet. I *PM ekologisk kompensation* framgår vilka träd som bedöms behöva tas ner och var nya träd kan planteras. Ambitionen är skapa en grönskande miljö som kan leverera många ekosystemtjänster.

Av de större träden som planteras på kvartersmark är fem ekar, vilket är en kompensation för de tre ekar som behöver tas ner. Fem tallar planeras planteras för att stärka habitatet för barrskogsarter. Därtill kommer tre skogslönnar och två björkar planteras för att både kompensera för de lönnar som tas bort, få in upplevelsevärden som höstfärg, stamvariation och för att skapa en blandning av pionjär- och sekundärarter.

Av de mindre träden som planteras premieras blommande och bärande arter så som rönn, fågelbär eller prydnadsapel. Frukträd planteras i anslutning till gemensamma vistelseytor. Utöver träd planteras även ett stort antal solitärbuskar med ett stort inslag av blommande arter och naturligt förekommande brynväxter så som hagtorn, fläder och hassel.

På allmän platsmark planeras för gatuträd längs med Vallhornsvägen. En variation av arter som återfinns i området planteras, exempelvis lönn, björk, ek och tall.



*Illustrationsplan som visar hur gårdsmiljöer och grönområden planeras att se ut. Bild: Heimstaden/Urbio*

### **Grönytefaktorn**

I projektet har grönytefaktorn använts som planeringsverktyg för att säkerställa en viss nivå av grönytor och ekosystemtjänster nyskapas på kvartersmarken i området. En faktor på 1 och en balansering på 50% bedöms vara möjlig att uppnå<sup>1</sup>.

På gårdarna står flera stora träd som bevaras. Flertalet nya träd och solitärbuskar planteras vilket skapar både rumslighet och gör det möjligt att följa årstidsväxlingar. Minst hälften av de mindre träden och buskplanteringarna har blomning och får frukt eller bär för att ge ökade biologiska- och upplevelsemässiga värden. För att stödja omkringliggande landskap föreslås arter som redan finns i området exempelvis ek, lönn, tall, rönn, björk och fågelbär. I övrigt föreslås bärande och blommande buskar och mindre träd, exempelvis sälg, hagtorn, fläder och prydnadsapel, som kan stärka mångfalden i området. Genom att låta en tredjedel av de större träden vara tallar, samt genom åtgärder med död ved på kvartersmark, kan habitat för barrskogsarter stärkas. Flera av planteringarna utformas så att de kan gynna fjärilar och pollinatörer och en del av gräsytorerna som inte ska beträdas sås med ängsfrön. De öppna planare ytorna på gårdarna är till för möten, lek, aktivitet och odling.

Dagvatten fördröjs främst i öppna gröna lösningar som svackdiken, skålade gräsytor och nedsänkta planteringar. Öppna dagvattenytor med tillfälliga vattenspeglar i utemiljön kan ha en viss effekt för att stärka sambandet för groddjur.

Intill hus 3, 4 och 5 planeras för underjordiska garage. Garagebjälklaget dimensioneras så att det är möjligt att placera växtbäddar och upphöjda

<sup>1</sup> Läs mer om Grönytefaktorn i Huddinge kommuns handledning: Grönytefaktor för kvartersmark i Huddinge kommun, 2017-04-26.

planteringsytor för mindre träd och solitärbuskar ovanpå. Bjälklaget bör ha ett varierande djup mellan 200–600 mm.

#### *Offentlig service*

Inom befintlig byggnad vid korsningen Vallhornsvägen och Österleden finns en mindre förskola som drivs i privat regi. Förskolebestämmelsen föreslås tas bort och i stället ersättas med C-bestämmelse för centrumändamål. Den befintliga förskolan kan fortsätta sin verksamhet så länge de inte gör åtgärder som kräver bygglov eller byter verksamhetsutövare. Närmaste grundskola finns direkt norr om Österleden, Östra grundskolan, en kommunal skola för årskurs 7–9 och anpassad grundskola. Direkt söder om planområdet finns Sjötorpsskolan som är en kommunal grundskola för årskurs F-6. Tillgången till grund- och förskola anses god.

#### *LSS*

Inom detaljplaneområdet finns det behov av ett mindre antal LSS-boenden. Vilken form av LSS-boende samt antal och var dessa ska placeras inom den nya bebyggelsen ska utredas vidare inför granskning.

#### *Kommersiell service*

Markanvändningen centrumändamål i parkeringshusets bottenvåning möjliggör för kommersiell service. Vidare tillåts centrumverksamhet även i det befintliga bostadshusets bottenvåning om behov uppstår i framtiden.

#### *Arbetsplatser*

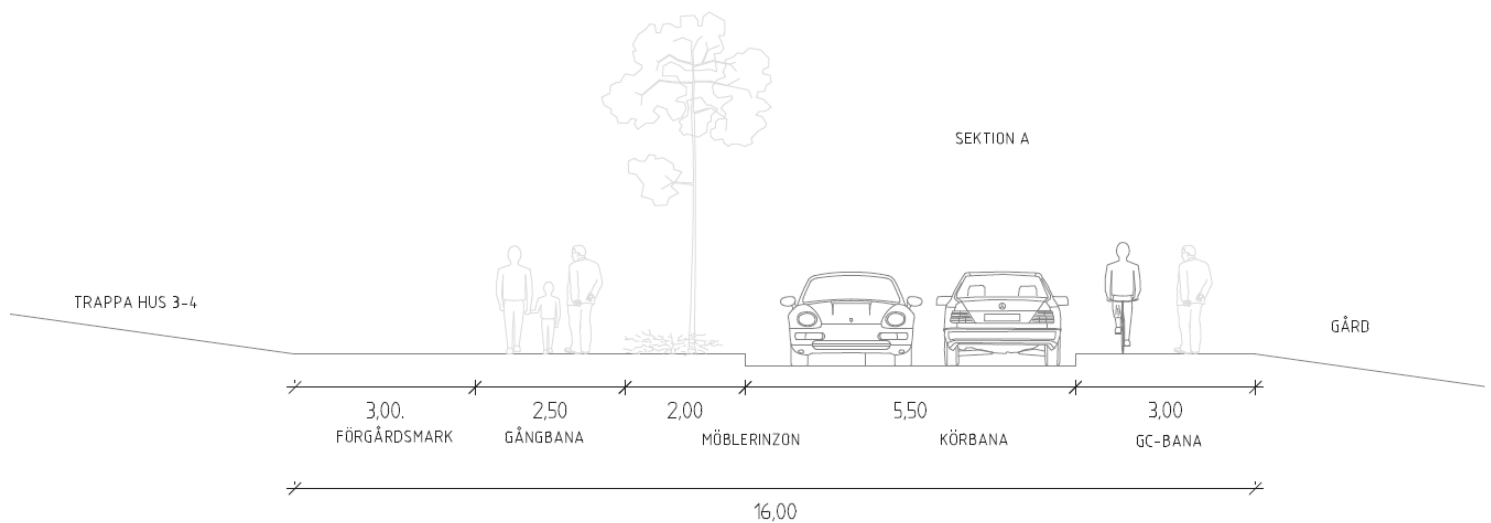
Detaljplanen tillåter huvudsakligen användningen bostäder och parkering. Förutom det tillåts även användningen centrum i bottenvåningen av parkeringshuset, bestämmelsen förväntas generera cirka 5 arbetsplatser i det fall bestämmelsen kring centrum utnyttjas. Ytterligare några arbetsplatser kommer att genereras vid tillskapandet av LSS-boende. Antalet arbetsplatser beror på antalet och vilken form av LSS-boenden som tillskapas. Därtill tillåts centrumverksamhet i det befintliga bostadshuset men tillskottet av arbetsplatser förväntas inte öka jämte användningen förskola idag.

### **Gator och trafik**

#### *Gatustruktur*

Vallhornsvägen föreslås få en ny sektion med en avsmalnad körbana med angöringsytor och upphöjda korsningar för att dämpa hastigheten på motorfordon. Sektionen får även ny gångbana på västra sidan och en ny kombinerad gång- och cykelbana på östra sidan. Vidare föreslås grönytor i gaturummet. Den tillkommande bebyggelsen får entréer mot Vallhornsvägen, vilket tillsammans med den förändrade gatumiljön skapar en mer stadslik karaktär.

Se typsektion för Vallhornsvägen i figur nedan. Biltrafiken förväntas först och främst att trafikera Vallhornsvägen för att nå parkeringsanläggningarna. Parkeringshuset och det större garaget är placerade så tidigt som möjligt från Vallhornsvägen för att minska biltrafiken längre in i området, se parkeringens placering under kapitlet biltrafik.



### Typsektion för Vallhornsvägen

#### Gång- och cykeltrafik

Vallhornsvägen planeras få en förändrad karaktär som prioriterar fotgängare och cyklister jämfört med dagens utformning. Det övergripande gång- och cykelnätet redovisas i figur nedan.

I mötet med Vallhornsvägen från Österleden förläggs en 3 meter bred ny gång och cykelbana parallellt med Vallhornsvägens körbana. Först på västra sidan och efter mobilitetshuset byter stråket sida till östra sidan i riktning mot Österleden. Skiftet av sida planeras bli en upphöjd korsning så att cyklisters framkomlighet prioriteras samtidigt som upphöjningen säkrar hastigheten på motorfordon. Stråket fortsätter därefter till Vallhornsvägens slut samt vidare i riktning mot Sjötorpsskolan och Länna.

Inom området finns ett befintligt nät av lågfartsgator och gång- och cykelbanor. Lågfartsgatorna fungerar som angoringsgator in till befintliga hus och planeras regleras som gångfartsområden med hastighetsdämpande åtgärder så att gånghastighet efterlevs.

I Utvecklingsplan för Skogås och Trångsund beskrivs att det finns ett svagt socialt samband mellan Skogås och Länna. Planområdet kan utgöra en viktig länk mellan områdena där det ska utvecklas ett tryggt stråk. Stråket föreslås stärka orienterbarheten med till exempel markbeläggning, ljussättning eller möblering.

Mellan de planerade husen föreslås gångbanor och där terrängen kräver även trappor för att röra sig i öst-västlig riktning inom området. Gångbanorna förbinder området så att de nya husen inte bildar barriärer mellan Vallhornsvägen och befintliga bostadshusen.

I direkt anslutning till planområdet planeras det för en gång- och cykelbana i öst-västlig riktning parallellt med Österleden förbi planområdet, i enlighet med utvecklingsplanen. I mötet med Vallhornsvägen planeras det för en genomgående gång- och cykelbana som stärker framkomligheten för fotgängare och cyklister samtidigt som det sänker hastigheten på korsande motorfordon.

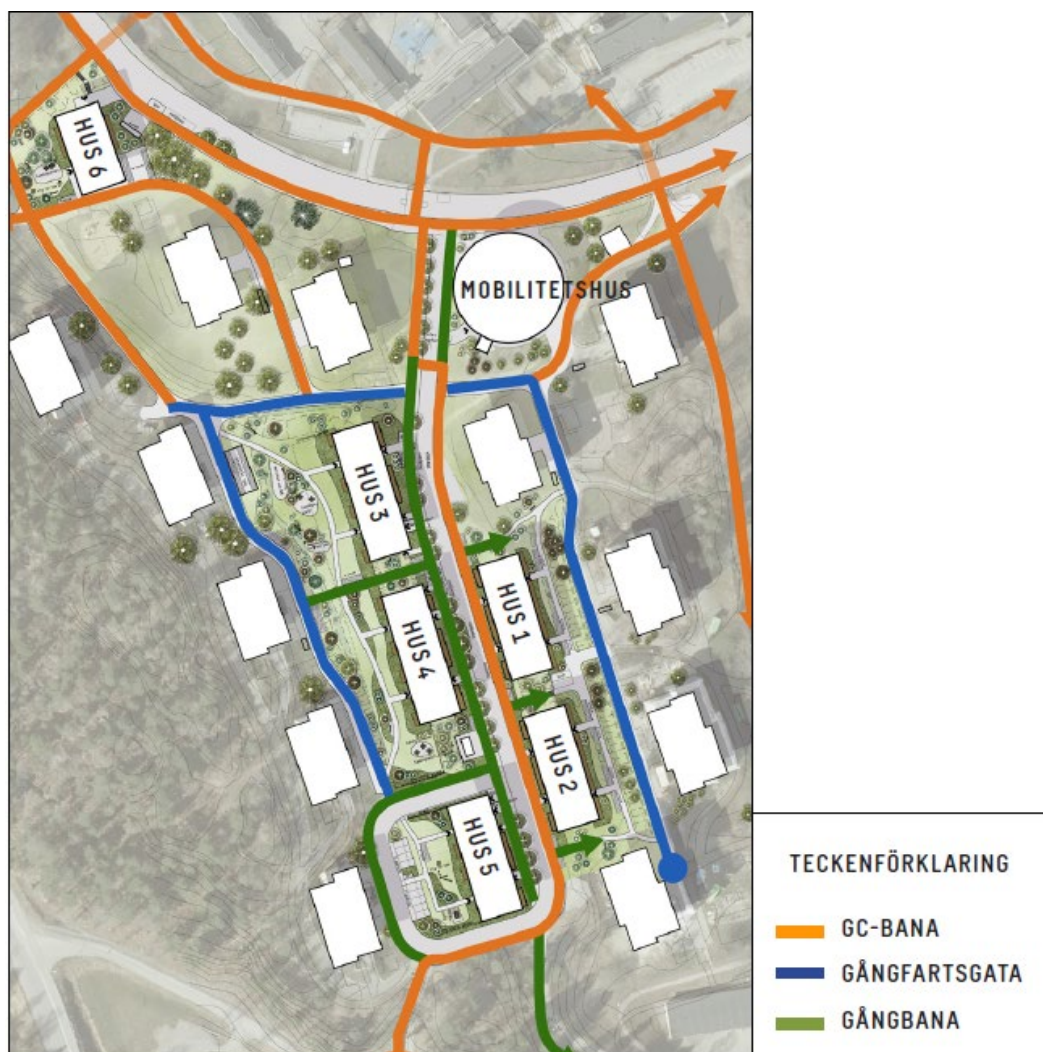


Illustration som redovisar det övergripande gång- och cykelnätet

### Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området planeras inte att påverkas eller förändras i och med planförslaget. Förutsättningar för att resa kollektivt för framtida boende hänvisas till kapitalet om planeringsförutsättningar avsnitt *Trafik*.

### Biltrafik

Österleden utgör idag en huvudled enligt kommunens Översiktsplan 2050. Österleden leder vidare till väg 73 mot Nynäshamn samt Stockholm. Den största delen av trafiken som alstras till befintliga bostäder och nybyggda bostäder har sina in- och utfarter i början av Vallhornsvägen vilket skapar en lugnare trafikmiljö efter dessa två in- och utfarter. Det mindre garaget och markparkeringen ligger i det sista planerade huset.

Angöring så som färdtjänst, avfallshantering och leveranser sker längs Vallhornsvägen för hus 1–5 och sker inom 25 från entré eller motsvarande. Hus 6 ligger närmare Österleden och planeras att ha långsgående angöring i ficka utan att

påverka framkomligheten för huvudcykelstråket, biltrafiken eller kollektivtrafiken. Angöringen kommer att regleras för att endast användas vid avfallshandling samt på- och avstigning. För att freda det lokala gång- och cykelnätet från biltrafik bakom hus 6 utreds även kraven om parkering för rörelsehindrade för att anläggas längs med Österledens angöringsficka på allmän plats. Då kommunen har rådighet över parkering på allmän plats kommer den endast att kunna användas av personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrad.

Angöring till befintliga hus planeras inte att förändras jämfört med dagens lösning.

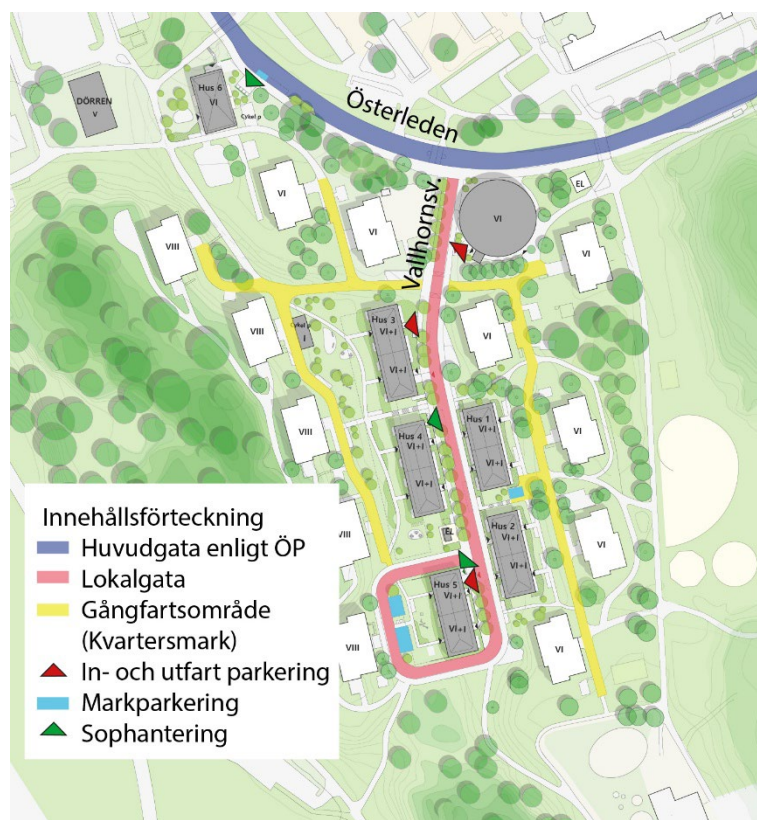


Illustration som redogör för gator, sophantering, markparkering samt gång- och cykelvägar inom planområdet

### Avfallshantering

Sophantering ska ske enligt kommunens avfallsplan. Närmaste återvinningsstation finns vid Säterbacken. Miljörum för avfallshandling och källsortering placeras som längst 50 meter från bostadsentréer. Hämtning och tömning planeras ske uppdelat på tre ställen längs med Vallhornsvägen i enligt med bilden ovan.

### Parkering

Planförslaget utgår från Huddinge kommuns parkeringsprogram och tillämpar en lägstanivå för antal parkeringsplatser per lägenhet beroende på var i kommunen exploateringen finns samt lägenhetsstorlekar. Planområdet är inom zon A enligt definitionen i parkeringsprogrammet och innebär att planområdet har goda förutsättningar för hög andel resor med kollektivtrafiken då planområdet ligger

när spårbunden kollektivtrafik, i detta fall Skogås pendeltågsstation. Parkerings-talet (P-talet) för zon A för bostäder och verksamheter är enligt tabell nedan.

<b>ZON A</b>		
<b>LÄGENHETSSTORLEK</b>	<b>BIL</b>	<b>CYKEL</b>
<b>LITEN (&lt; 45 KVM)</b>	0,25	1,5
<b>MELLAN (45-70 KVM)</b>	0,45	2
<b>STOR (70 KVM &gt;)</b>	0,75	3
<b>BESÖKSPARKERING</b>	0,05	0,5

*Tabell som redovisar antal parkeringsplatser per lägenhet enligt Huddinge kommuns parkeringsprogram.*

Cykelparkering ska placeras med en hög grad av tillgänglighet för att öka dess attraktivitet som trafikslag.

Idag finns 6 korttidsparkeringar i slutet av Vallhornsvägen på allmän plats. Dessa är främst till för hämtning och lämning till Sjötorpsskolan. I och med att parkeringarna ligger i de utpekade stråket mellan Länna och Skogås som planeras få en gestaltad utformning så föreslås att dessa parkeringsplatser tas bort. Att platserna tas bort längs Vallhornsvägen kommer också bidra till ett minskat flöde av bilar under skolstart och -avslut under vardagar. Då Vallhornsvägen utgör ett viktigt stråk som skolväg för oskyddade trafikanter ökar även trafiksäkerhet och Vallhornsvägen får en lugnare trafikmiljö när det är många barn som rör sig till och från skolan.

Då planförslaget innebär att befintlig markparkering för bil tas bort och ersätts av nya bostäder så behöver detaljplanen hantera de underskott av parkering som kommer att finnas i och med de föreslagna bostäderna. Förslaget är att bilparkering för befintliga bostäder tillhandahålls i ett nytt 6 våningar högt mobilitetshus. Den nya parkeringslösningen utgår från Huddinge kommuns parkeringsprogram vilket innebär i korthet att antalet bilparkeringar blir färre jämfört med dagens markparkering men utökas med fler kvalitativa cykelparkeringar och mobilitets-tjänster för att underlätta resor med hållbara transportslag så som gång, cykel och kollektivtrafik.

För tillkommande bostäder så planeras parkering i garage samt en mindre markparkering. De tillkommande bostäderna tillämpas också utifrån kommunens parkeringsprogram med hög kvalitet på cykelparkering och mobilitetstjänster för att underlätta hållbara resor.

#### *Parkering för befintliga bostäder*

För att säkerställa en hållbar lösning för befintliga boenden har beläggningsstudier genomförts som visar att det finns ett överskott av parkering. Samtidigt är tillgång till kvalitativ cykelparkering låg både vad gäller boendeparkering och besöksparkering.

Kommunen föreslår därför att parkering kan utföras enligt moderna normer för antal parkeringsplats per bostäder. Exploatören har även höga ambitioner för att underlätta för befintliga boende att resa mer med gång, cykel och kollektivtrafik. De planerar att införa ett flertal mobilitetstjänster enligt följande:

- Cykelpool
- Bilpool
- Parkering i samlad större anläggning
- Verklig investerings- och driftkostnad för parkering särskiljs från bostadshyran/ avgiften
- Startpaket för nyinflyttade
- Marknadsföring av de olika Mobility Management-åtgärderna
- Cykelservice
- Leveransskåp
- Hemleverans av matvaror
- Resvaneundersökning

Varje tjänst kommer att kunna bidra positivt till mer hållbart resande samt minskat bilberoende och bilägande som är i riktning med kommunens trafikstrategi. Mer om vad dessa tjänster innebär hänvisas till avsnittet om Mobility management längre ner i planbeskrivningen. Införandet av mobilitetstjänsterna utgör även en möjlighet för exploitören att få reduktion på antalet bilparkeringsplatser och föreslås bli 30 %.

Sammanställning av parkeringstalet för bil- och cykelparkering redovisas i tabell nedan. Befintlig markparkering med 0,89 parkeringsplatser per lägenhet reduceras till 0,52 parkeringsplatser per lägenhet utöver tillkommande bilpoolsplatser. Utökningen av cykelparkering går från dagens 0,97 cykelparkeringar per lägenhet till 3,30 cykelparkeringar per lägenhet. Parkeringstalet är framtaget utifrån befintligt antal lägenheter för respektive kategori av lägenhetsstorlek.

	BIL		CYKEL	
	P-tal	Antal platser	P-tal	Antal platser
<b>BEFINTLIG PARKERING</b>	0,89	347	0,97	380
<b>UTIFRÅN BELÄGGINGSSTUDIE</b>	0,86	336	-	-
<b>UTIFRÅN PARKERINGSPROGRAM</b>	0,74	289	3,30 (0,93)	1290 (varav 365 inomhus)
<b>MED REDUKTION (30 %)</b>	0,52	202	-	-

*Tabell som redovisar beräkning av antal parkeringsplatser för planförslagets befintliga bostäder. Kursiverat anger de slutgiltiga behovet. Reduktionen omfattar inte parkering för rörelsehindrade.*

Utifrån att parkeringsanläggningen för befintliga bostäder görs om tillämpas även kraven om parkering för rörelsehindrade på den nya parkeringsanläggningen. Där samtliga bostäder kommer att vid behov ha tillgång till en tillgänglig parkering för rörelsehindrade inom 25 m från bostadsentrén enligt Huddinge kommuns krav. Parkering för rörelsehindrade ska utgöra 5 % av de totala antalet parkeringsplatser inom parkeringsanläggningen och beräknas innan reduktionen för

mobilitetstjänsterna utförs. 5 % av 289 parkeringsplatser är avrundat uppåt till 15 platser. Parkeringsplatserna kommer att fördelas jämnt utifrån lägenheter per bostadshus. Parkeringsplatserna kommer inte att kunna utnyttjas för annat än för personer med särskilt tillstånd.

Omställningen till färre bilparkeringsplatser än vad som är behovet idag kommer att behöva utredas vidare i senare skede. Införandet av mer cykelparkering och mobilitetstjänsterna bör till exempel komma de befintliga boende till gagn innan bilparkeringarna reduceras till föreslaget parkeringstal.

#### *Parkering för tillkommande bostäder*

Likt för befintliga bostäder utgår de tillkommande bostäderna utifrån Huddinge kommuns parkeringsprogram. Exploatören planerar att tillkommande bostäder ska få ta del av samma mobilitetstjänster samt lika hög kvalitet på cykelparkeringen som de befintliga bostäderna. Om exploatören inför föreslagna mobilitetstjänster så ges exploatören möjlighet att få en reduktion på anläggande av bilparkeringar med upp till 30 %.

Sammanställning av parkeringstalet för bil- och cykelparkering redovisas i tabell nedan. Utifrån parkeringsprogrammets parkeringstal och när exploatören inför mobilitetstjänster som ger en reduktion på 30 % så blir det 0,27 parkeringsplatser per lägenhet och totalt anläggs 98 bilparkeringsplatser utöver bilpoolsplatser. Parkeringstalet för cyklar är 2,24 platser per lägenhet och totalt 812 platser finns det behov av att anlägga. Parkeringstalet är framtaget utifrån befintligt antal lägenheter för respektive kategori av lägenhetsstorlek. Det är även därför parkeringstalet skiljer sig åt mellan befintliga och tillkommande bostäder då de tillkommande lägenheterna består av många små lägenheter.

	<b>BIL</b>		<b>CYKEL</b>	
	P-tal	Antal platser	P-tal	Antal platser
<b>UTIFRÅN PARKERINGSPROGRAM MED REDUKTION (30 %)</b>	0,39	140	2,24	812
	0,27	98	-	-

*Tabell som redovisar beräkning av antal parkeringsplatser för planförslagets tillkommande bostäder. Kursiverat anger de slutgiltiga behovet. Reduktionen omfattar inte parkering för rörelsehindrade.*

#### *Mobility management*

Mobility management eller mobilitetstjänster på svenska handlar om att arbeta med tjänster som gör det lättare för människor att resa hållbart med gång, cykel eller kollektivtrafik. I planen införs många åtgärder för att skapa förutsättningar för hållbart resande. Den fysiska miljön utformas för att öka framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister. Nedan följer ett antal åtgärder som stärker den fysiska miljön för att resa hållbart:

- Stråket mellan Länna och Skogås kommer även öka orienterbarheten av att kunna följa ett stråk från planområdet till Skogås centrum.

- En gång- och cykelbana bildas genom hela planområdet som separerar fotgängare och cyklister med motorfordonstrafiken.
- Vallhornsvägen hastighetssäkras och avsmalningar skapas för att få en lugnare trafikmiljö i bostadsområdet.
- En 4 m separerad gång- och cykelbana möjliggörs längs Österledens södra sida.
- Korsningspunkter mellan oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) och bilister utformas med genomgående gång- och cykelbanor som stärker fotgängare och cyklisters rätt till gatunätet.
- Kvartersmarken utformas som gångfartsområde.

Utöver de planerade åtgärder i den fysiska miljön så planerar exploatören att införa mobilitetstjänster som stärker attraktiviteten att resa med hållbara transportslag. Tjänsterna planeras att regleras genom exploaterings- och mobilitetsavtal mellan kommunen och exploatören som följs upp vid färdigställande och med möjlighet till årlig uppföljning.

De planerade mobilitetstjänsterna är:

- **Cykelpool**  
Ett urval av olika typer av cyklar kommer att erbjudas i upp till 5 år för en nyinflyttad boende och ska vara inkluderad i avgiften eller i hyran. I utbudet kommer det finnas lådcyklar, cykelkärror och elcyklar.
- **Bilpool**  
Ett urval av olika typer av bilar kommer att erbjudas i upp till 5 år för en nyinflyttad boende och ska vara inkluderad i avgiften eller i hyran. Bilpoolen planeras som minst vara 16 bilar baserat på 1 bilpoolsbil per 50 bostäder.
- **Parkering i samlad större anläggning**  
Parkeringen kommer att förläggas i en större anläggning delvis längre bort än till exempel cykelparkeringen. Det stärker attraktionen i att i stället välja att gå eller cykla till sin destination.
- **Verklig investerings- och driftkostnad för parkering särskiljs från bostadshyran/ avgiften**  
Studier visar att den faktiska kostnaden för att äga en bil ofta inte syns i privatekonomin. En utgift för bilägande är parkeringsplats. Exploatören vill därför särredovisa parkeringsavgiften i hyresavi eller avgiftsavin som skickas ut till de boende. Kostnaden kommer även baseras på den faktiska kostnaden för att drifva och underhålla parkeringsanläggningen och därmed inte belasta boenden som inte utnyttjar bilparkeringen.
- **Startpaket för nyinflyttade**  
Nyinflyttade i området kommer att erhålla ett startpaket som inkluderar en cykelkarta samt ett SL-kort (alt. SL-app) laddat med minst en månads resande.
- **Marknadsföring**  
Kontinuerlig marknadsföring av de olika Mobility Management-åtgärderna som erbjuds, riktad till varje hushåll två gånger årligen.

- **Cykelservice**  
Två gånger per år, under vår och höst, ska fastighetsägaren anordna cykelservicedagar, där en extern cykelreparatör kommer till platsen och erbjuder service och reparation av cyklar. De boende står själva för kostnaderna av eventuella reparationer.
- **Leveransskåp**  
Inom området finns i dagsläget ett leveransskåp. I samband med den nya bebyggelsen bör minst ett ytterligare leveransskåp anläggas.
- **Hemleverans av matvaror**  
Hemleverans av matvaror kan utgöra en effektiv mobilitetsåtgärd för att minska bilresor, främja hållbara transportalternativ och samtidigt öka bekvämligheten för de boende.
- **Resvaneundersökning**  
För att följa upp bilinnehavet och resvanorna kommer regelbundna resvaneundersökning att genomföras under minst fem år efter att samtliga lägenheter är inflyttade. Resultaten från undersökningarna ska rapporteras till kommunen och fungera som underlag för framtida bostadsprojekt.

## **Ärendeinformation**

### *Planförfarande*

Detaljplanen hanteras enligt plan- och bygglagen (2010:900) med dess lydelse från 2015-01-02. Planarbetet bedrivs med ett utökat förfarande. Planen föregås av arbetet med utvecklingsplan för Skogås och Trångsund.

### *Genomförandetid*

Genomförandetid är en administrativ bestämmelse som anger den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Efter genomförandetiden är byggrätten mer osäker eftersom planen då får ersättas, ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas och utan särskild ekonomisk kompensation till fastighetsägarna om en byggrätt som inte är utnyttjad minskas. Men om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla och ger byggrätt som tidigare.

Genomförandetiden är 5 år från det datum då planen vunnit laga kraft.

### *Huvudmannaskap*

Kommunen är huvudman för allmän plats i detaljplanen.

### *Tidplan*

Samråd november 2025 – januari 2026

Granskning kvartal 4 2026

Antagande Kvartal 2 2027

## Motiv till detaljplanens regleringar

Samtliga planbestämmelser följer Boverkets föreskrifter om detaljplan (BFS 2020:5, beslutad 9 september 2020) och Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 20210:6), beslutad 9 september 2020).

### Planbestämmelser

Detaljplanen tillåter flera olika användningar vilket kan generera en funktionsblandning i området. Användningarna som medges är alla av begränsad omgivningspåverkan och bedöms möjliga att kombinera.

#### Allmän plats

GATA	Gata
PARK	Park

Regleringen GATA följer Vallhornsvägen och syftar till att säkerställa allmän gata och plats för trottoar, körbana och trädrad.

Användningen PARK finns i de södra delarna, där delar av parkområdet ska omgestaltas för gång- och cykelstråket mellan Skogås C och Länna. Ett smalt släpp med parkmark finns även i norr i likhet med befintlig detaljplan. Parkmarken ska inkludera gång- och cykelförbindelsen mellan Länna och Skogås vars genomförande är en del av planens syfte.

#### Kvartersmark

B	Bostäder
C	Centrum
E	Tekniska anläggningar
P <sub>1</sub>	Parkeringshus

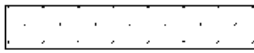
Användningen B (bostäder) är huvudanvändningen för kvarteren och syftar till att säkerställa att bostäder och parkering kan möjliggöras. Vissa bostadskvarter kommer ha underjordiska garage.

Användningen C (centrum) är en kompletterande användning för parkeringshuset som möjliggör att centrumfunktioner byggs in i parkeringshuset. Centrum tillåts även i befintligt bostadshus för att möjliggöra en aktiv entré till området. Centrum kompletteras med S<sub>1</sub>.

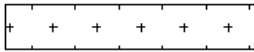
Användningen E (tekniska anläggningar) syftar till att möjliggöra teknikbyggnader som behövs både för tillkommande och befintligt bostadsbestånd.

Användningen P (parkering) är huvudanvändningen för parkeringshuset och syftar till att säkerställa en ny yta för parkeringshus som ersätter nuvarande markparkering.

### ***Begränsning av markens utnyttjande***



Marken får inte förses med byggnad. Portomfattningar och balkonger får kraga ut.



Marken får endast förses med komplementbyggnad.

En stor del av planområdet består av prickmark som reglerar var byggnader inte får placeras. Prickmark tillåter att balkonger och portomfattningar får kraga.

På ett ställe föreslås ett större cykelförråd där har ytan pekats ut med korsmark, det vill säga marken får endast förses med komplementbyggnad.

### ***Byggnaders användning***

$s_1$  Lokaler för centrumändamål får inredas i bottenvåning.

$s_1$  - tillämpas för att reglera parkeringshusets och det befintliga bostadshusets bottenvåningar och möjliggöra att lokaler för centrumverksamhet kan skapas. Regleringen syftar till att skapa en aktiv entré till området.

### ***Höjd på byggnadsverk***

$h_1$	Högsta nockhöjd är 30 meter över angivet nollplan.
$h_2$	Högsta nockhöjd är 54 meter över angivet nollplan.
$h_4$	Högsta nockhöjd är 57 meter över angivet nollplan.
$h_5$	Högsta nockhöjd är 52 meter över angivet nollplan.
$h_6$	Högsta nockhöjd är 58 meter över angivet nollplan.
$h_7$	Högsta totalhöjd är 38 meter.

Bestämmelsen om nockhöjd syftar till att reglera den maximala höjden på byggnader. Parkeringshuset kommer utrustas med större uppstickande hiss- och trapphus. Detta eftersom det översta våningsplanet är en öppen parkeringsyta som behöver kunna nås med hiss och trappa.

Bestämmelsen om totalhöjd syftar till att reglera den maximala höjden på de underbyggda parkeringsgaragen. Ovanpå garagen ska bostadsgårdar tillskapas.

### ***Markreservat för allmännyttiga ändamål***

$u_1$  Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Inom befintlig detaljplan ligger det ett  $u$ -område på den utpekade ytan, denna behålls för att skydda befintliga ledningar.

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



Utfartsförbud

Utfartsförbud reglerar var utfart inte får anordnas mot allmän plats. Detta för att säkerställa en trafiksäker utfart från parkeringshuset och att ytterligare en utfart mot Österleden inte tillskapas.

### *Utformning*

f <sub>1</sub>	Minst 33% av byggnadens fasadlängd i bottenvåning ska vara uppglasad.
f <sub>2</sub>	Om byggnaden uppförs med byggnadselement ska skarvarna inte synas eller vara en medveten del av byggnadens gestaltning.
f <sub>3</sub>	Balkonger får kraga ut över allmän plats på en lägsta höjd om 4 meter.
f <sub>4</sub>	Bottenvåning ska utformas i avvikande fasadmaterial.
f <sub>5</sub>	Entréer och komplementutrymmen mot gata ska ha fönster.
f <sub>6</sub>	Fasader ska utformas huvudsakligen av tegel, puts eller trä.
f <sub>7</sub>	Huvudentréer ska placeras mot gata.
f <sub>8</sub>	Den översta våningen ska vara indragen om minst 1,5m från fasad.
f <sub>9</sub>	Fasadernas färgsättning ska vara av varma kulörer.

Utformningsbestämmelserna syftar till att reglera några av kvarterets viktigaste gestaltungs-grepp. Dessa utgår från det som ses som värdefullt ur ett socialt och estetiskt perspektiv samt för den föreslagna gestaltningen från gestaltungs-programmet.

f<sub>1</sub> – syftar till att säkerställa glaspartier i bottenvåning på parkeringshuset och att öka tryggheten för omgivningen. Med fördel placeras större glaspartier vid lokallägen för att skapa en attraktiv miljö för företagare och brukare.

f<sub>2</sub> – reglerar att om byggnadselement används skall skarvarna döljas eller vara en medveten del av byggnadens gestaltning för att få en hög arkitektonisk kvalitet på gestaltningen i området.

f<sub>3</sub> – säkerställer att balkonger tillåts i den byggnad vars fasad ligger nära allmän plats utan att riskera framkomligheten på gatan.

f<sub>4</sub> – styr att entréer och bottenvåningar ska ha avvikande fasadmaterial mot resten av fasaden.

f<sub>5</sub> – reglerar att eventuella komplementutrymmen mot gata ska ha fönster vilket kan öka den upplevda tryggheten mot gatan.

f<sub>6</sub> – reglerar att fasader i huvudsak ska utformas med materialen tegel, puts eller trä för att skapa ett trivsamt och högkvalitativt intryck av området. Detta tillämpas både på bostadshus och för områden med tekniska anläggningar efter som dessa blir tydliga byggnadsverk i stadsbilden.

f<sub>7</sub> – reglerar att huvudentréer ska placeras mot gata. Entréerna har en trygghets-skapande funktion om de placeras mot gatan genom att skapa mer rörelse längs Vallhornsvägen.

f<sub>8</sub> – syftar till att säkerställa att den översta våningen utförs med en indragning för att bryta ner byggnadsvolymen.

f<sub>9</sub> – Reglerar fasadernas färgsättning till varma kulörer för ett gemensamt spann av färger i området som passar in i den befintliga miljön. Detta tillämpas både på bostadshus och för områden med tekniska anläggningar efter som dessa blir tydliga inslag i stadsbilden.

### *Utförande*

- |                |                                                       |
|----------------|-------------------------------------------------------|
| b <sub>1</sub> | Minst 60% av markbeläggningen ska vara genomsläpplig. |
| b <sub>2</sub> | Ska utföras med en bjälklagstjocklek om minst 200mm.  |

b<sub>1</sub> - skall säkerställa att det underjordiska parkeringsgaraget har ett genomsläppligt tak så att innergården inte hårdgörs och att dagvatten kan hanteras.

b<sub>2</sub> - säkerställer att gårdarna, som är placerade ovanpå garage, utformas med bjälklag om minst 200 millimeter i tjocklek. Detta för att möjliggöra växtlighet, dagvattenhantering och grönska för att skapa goda vistelsevärden.

### *Utnyttjandegrad*

- |                |                                               |
|----------------|-----------------------------------------------|
| e <sub>1</sub> | Största byggnadsarea är 500 m <sup>2</sup> .  |
| e <sub>2</sub> | Största byggnadsarea är 1250 m <sup>2</sup> . |

Egenskapsbestämmelserna för byggnationens omfattning syftar till att reglera mängden byggnadsarea som får uppföras inom egenskapsområdet.

## **GENOMFÖRANDETID**

Genomförandetiden är 5 år och börjar gälla fr.o.m. Laga Kraft

Genomförandetiden är 5 år för hala planområdet och börjar gälla från och med laga kraft.

## Genomförandefrågor

### Fastighetsrättsliga frågor

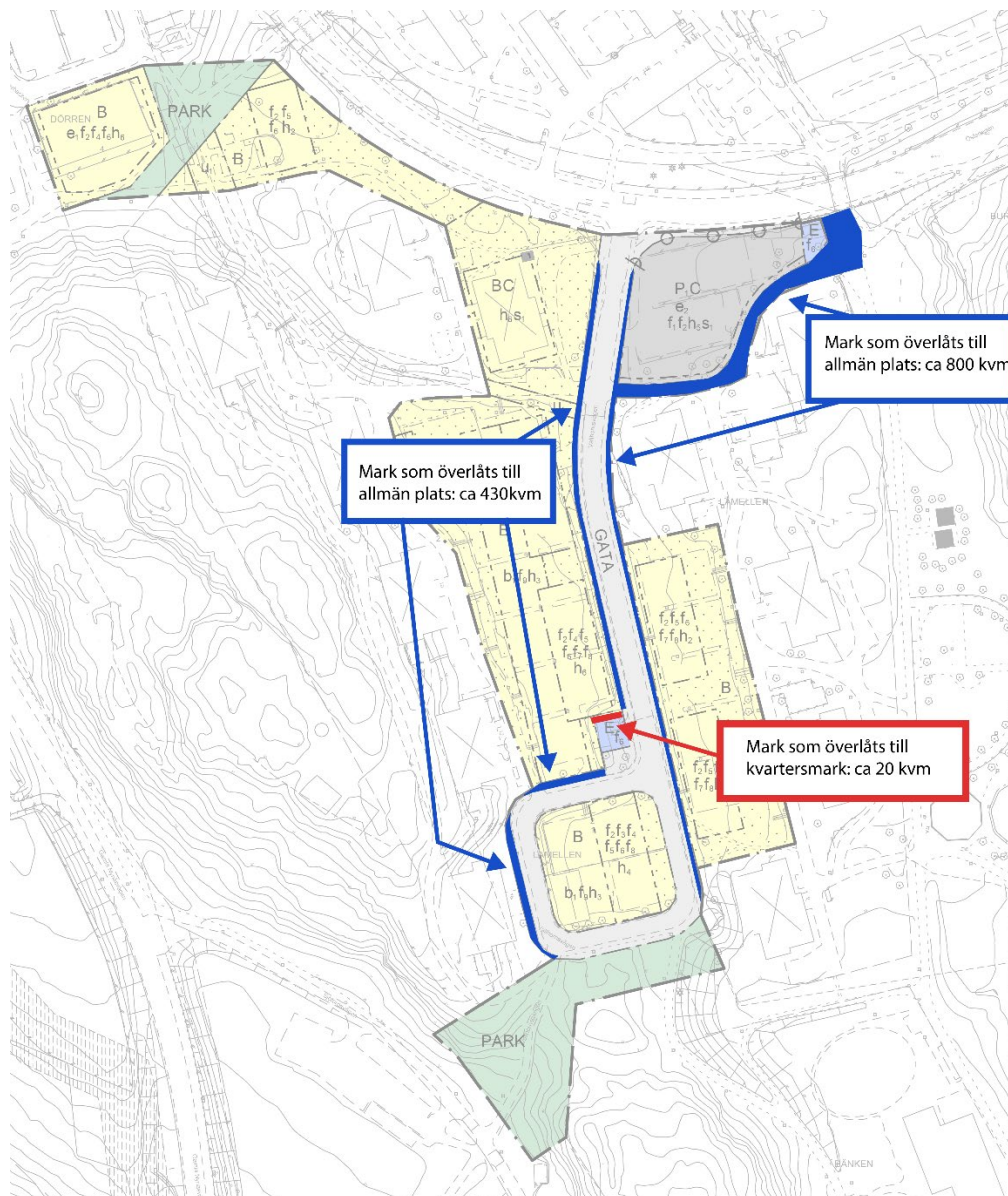
#### *Fastighetsindelning*

Enligt plan- och bygglagen har kommunen som huvudman för allmän platsmark skyldighet och rättighet att förvärva all allmän platsmark. De delar som kommunen kommer att behöva lösa in är de nya gång- och cykelvägen i det nordöstra hörnet samt delar längs Vallhornsvägen för att möjliggöra en breddning av gatusektionen. Kommunens förvärv av allmän platsmark kommer att ske genom fastighetsregleringar (marköverlåtelse).

Därutöver äger kommunen fastigheten Dörren 4 som berörs av detaljplanen. Det kan komma att bli aktuellt med fastighetsreglering för Dörren 4 för att fastigheten ska överensstämja med kvartersgränserna i detaljplanen. En sådan fastighetsreglering bekostas av Huddinge kommun. Övriga delar som i detaljplanen föreslås som kvartersmark ägs av exploatören vilket innebär att de inte behöver förvärva kvartersmark.

En tillkommande transformatorstation placeras på kvartersmark i det nordöstra hörnet på mark som ägs av exploatören.

Lantmäterimyndigheten i Huddinge kommun genomför fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägare så att de stämmer överens med plankartan och dess bestämmelser.



*Karta över tänkta fastighetsregleringar*

## Rättigheter

### Ledningsrätt

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

Inom planområdet finns följande ledningsrätter:

- 0126K-13492.1 till förmån för Stockholm Vatten AB
- 0126K-13492.3 till förmån för Stockholm Vatten AB

- 0126K-15792.1 till förmån för Vattenfall Eldistribution AB
- 0126K-13880.1 till förmån för Vattenfall Eldistribution AB

Ingen av de befintliga ledningsrätterna påverkas av genomförandet av detaljplanen. Däremot tillkommer en elnätstation inom området som placeras i nordöstra delen av området bredvid parkeringshuset. Nätstationen placeras inom E-område på detaljplanen. Eventuella nya ledningar som är nödvändiga för att försörja nätstationen och området tryggas med nya ledningsrätter alternativt servitutsavtal.

Alla ledningsflyttar och nya ledningar som krävs till följd av genomförandet av detaljplanen utförs av respektive ledningsägare men bekostas av exploitören för respektive delområde.

#### *Gemensamhetsanläggningar*

Det finns inga gemensamhetsanläggningar inom detaljplaneområdet. En gemensamhetsanläggning kan inrättas för parkeringshuset om flera olika fastigheter har behov av att nyttja parkeringsplatserna eller annan service inom parkeringshuset. Det kan exempelvis bli aktuellt om några av de tilltänka byggnaderna upprättas med olika upplåtelseformer eller fastighetsägare och de olika byggnadernas parkeringsbehov lämpligen uppfylls i parkeringshuset.

#### *Servitut*

Inom kvartersmarken kan det uppstå behov om bildande av servitut mellan fastigheter. Servitut är en rätt för en fastighet att använda en annans fastighet för ett specifikt ändamål och gäller i regel tills vidare.

Inom planområdet finns följande servitut till förmån för fastigheten Transformatorn 2:

- D-2020-00207979, belastar Västra skogås 1:10 och med ändamål elledning
- D-2021-00011602, belastar Västra skogås 1:10 och med ändamål elledning

Dessa förväntas inte påverkas av detaljplanen. Det finns inga övriga servitut inom planområdet.

Därutöver finns två servitut till förmån för fastigheten Transformatorn 2, men som inte ligger inom planområdet och inte förväntas påverkas. Dessa är:

- D-2023-00313112, belastar Västra skogås 1:10 och med ändamål elledning
- D-2024-00027921, belastar Västra skogås 1:10 och med ändamål elledning

Planförslaget innebär att en ny transformatorstation behöver byggas i anslutning till parkeringshuset. Det kan bli aktuellt att upprätta servitutsavtal med ledningsägaren för att säkerställa rättigheten för erforderliga ledningar till nätstationen. Det pågår även en diskussion om att flytta och/eller öka kapaciteten i den

befintliga transformatorstationen längs Vallhornsvägen. Om det sker kan det bli aktuellt att teckna servitutsavtal för att säkerställa rättigheten för erforderliga ledningar till dess nya läge och utformning. Frågorna utreds vidare inom detaljplanearbetet.

### Tekniska frågor

#### *Utbyggnad allmän plats*

En ny allmän gata planeras i det nordöstra hörnet som går längs det planerade parkeringshuset södra sida och ansluter sedan till gång- och cykelvägen och tunneln som går under Österleden. Gatan planeras att nyttjas som gång- och cykelväg.

Vallhornsvägen som går genom planområdet får en ny gatusektion med en breddning av gatan och gång- och cykelväg.

I parkytan i södra delen av planområdet och som ansluter till Sjötorpsvägen ska kopplingen till Sjötorpsvägen och vidare mot Länna bevaras och förstärkas.

#### *Utbyggnad vatten och avlopp*

Planområdet ligger inom VA-huvudmannens verksamhetsområde. Det befintliga ledningssystemet för dricksvatten, spillvatten och dagvatten bedöms ha kapacitet för att klara av att försörja den tillkommande bebyggelsen.

I samband med utbyggnad av allmän plats och kvartersmark inom planområdet avser Stockholm Vatten AB att bygga nya VA-ledningar. Byggnationen ska samordnas med exploatör och kommunen. Ledningarnas exakta lokalisering och utformning utreds vidare inom detaljplanearbetet.

Det finns befintliga dagvattenledningar som hamnar i konflikt med planerad bebyggelse och kommer inför utbyggnad av området att behöva flyttas.

#### *Elförsörjning*

För att uppnå tillräcklig kapacitet för att försörja den tillkommande bebyggelsen kommer den befintliga transformatorstationen längs Vallhornsvägen att behöva bytas ut till en större byggnad med högre kapacitet. Avståndet från transformatorstationen till övriga byggnader ska vara minst 8 meter om byggnaderna inte uppförs i brandsäkert fasadmaterial.

Därutöver föreslås ytterligare en transformatorstation i den nordöstra delen intill det nya parkeringshuset. Ett E-område om 10x10 meter reserveras för transformatorstationen.

#### *Energiförsörjning*

Inom området finns befintliga fjärrvärmeledningar och som bedöms kunna bevaras i dess nuvarande läge.

Det finns möjlighet att ansluta den tillkommande bebyggelsen till fjärrvärme. Frågan utreds vidare inom planarbetet.

## **Ekonomiska frågor**

### **Planekonomisk bedömning**

Ett plankostnadsavtal har upprättats mellan kommunen och exploatören som reglerar att exploatören debiteras majoriteten av kostnaderna förknippade med framtagande av detaljplanen. Exploatörens andel av plankostnaderna motsvarar den andel av detaljplanens totala kvartersmark som exploatören innehar, totalt 97 %. Exploatören ansvarar för och bekostar utbyggnaden på den kvartersmark som inte är kommunens.

Kommunen bekostar resterande 3 % av plankostnaderna vilket motsvarar den andel kvartersmark som den kommunala fastigheten Dörren 4 motsvarar. Tanken är att fastigheten ska markanvisas av kommunen i ett senare skede och i samband med det förväntas kommunen få intäkter överstigande de plankostnader som kommunen har åtagit sig.

Exploatören ansvarar för och bekostar utbyggnaden på kvartersmark inom fastigheterna Lamellen 1 och Lamellen 2.

### **Kommunalekonomiska konsekvenser**

Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmänna anläggningar i form av bland annat Vallhornsvägen samt gång- och cykelvägar. Kostnaden tas ut av fastighetsägaren genom exploateringsersättning vilket regleras genom upprättat intentionsavtal. Kostnaderna kommer även att regleras i kommande exploateringsavtal.

Eventuella kostnader för allmänna anläggningar som är nödvändiga för exploateringen av Dörren 4 hanteras i kommande mark- och genomförandeavtal vid markanvisning.

Kommunen ska förvärva den del av fastigheterna Lamellen 1 och 2 som i detaljplanen utgör allmän plats. Förvärvet genomförs utan ersättning.

Inom planområdet äger kommunen fastigheten Dörren 4 som planeras för bostäder. Kommunen planerar att sälja fastigheten till en privat aktör genom att genomföra en markanvisningstävling vilket förväntas ge en intäkt för kommunen.

### ***Drift- och gatuunderhåll***

Planområdet består idag till största delen av kvartersmark med undantag för Vallhornsvägen som är allmän plats för gata med kommunen som huvudman. Kommunen kommer fortsatt vara huvudman för den del av planområdet som utgör allmän platsmark. Drift och underhåll av gatunätet, park- och naturmark samt andra allmänna anläggningar inom detaljplanen bekostas med skattemedel efter kommunens driftövertagande. Vidare beräknar detaljplanens genomförande kunna leda till något ökade kostnader för renhållning och drift av de delar som utgör allmän plats.

## Kostnader för fastighetsägarna

### *Planavgift*

Planläggningen ersätts till största delen av Heimstaden genom ett särskilt upprättat plankostnadsavtal. Kommunen står för en mindre del av plankostnaderna och baseras utifrån hur stor andel av den planerade kvartermarken som kommunen respektive Exploatören har i den kommande detaljplanen. Därmed tas ingen planavgift ut i samband med bygglovgivningen.

### *Bygglovavgift*

När detaljplanen vunnit laga kraft har fastighetsägaren rätt att söka bygglov enligt detaljplanens bestämmelser. Bygglovsavgiften debiteras enligt kommunens bygglovstaxa.

### *Vatten och avlopp*

Avgift för anslutning till det allmänna vatten- och avloppsledningsnätet tas ut enligt Stockholm Vatten och Avfall AB:s taxa. Detaljplaneområdet ligger inom VA-huvudmannen Stockholm Vatten och Avfalls verksamhetsområde.

### *El och tele m.m.*

Fastighetsägaren betalar anslutningsavgifter för el, tele, fjärrvärme, bredband med mera. Det ligger på fastighetsägaren att hos respektive ledningsdragare informera sig om anslutningsavgifter och flyttkostnader. 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*

Uttag av gatukostnad kommer att regleras i exploateringsavtal alternativt mark- och genomförandeavtal mellan kommunen och exploatör för Lamellen 1 och 2 respektive framtida exploatör för Dörren 4.

### *Fastighetsbildning*

Fastighetsreglering och andra nödvändiga fastighetsbildningsfrågor handläggs av lantmäterimyndigheten vilket innebär kostnader enligt gällande taxa.

### *Gemensamhetsanläggningar*

Eventuella gemensamhetsanläggningar som är nödvändiga för genomförandet av detaljplanen bekostas av exploatören för respektive del. Behovet av en gemensamhetsanläggning för bland annat parkeringshuset ska utredas vidare inom planarbetet.

### *Ersättning vid inlösen*

Eventuellt intrång på privata fastigheter hanteras genom särskild överenskommelse mellan kommunen och fastighetsägaren, alternativt genom lantmäteriförrättning efter laga kraft-vunnen detaljplan.

#### *Ersättning vid överlåtelse av mark*

Kommunen och exploatören ska i exploateringsavtalet komma överens om ersättningsprinciper för marköverlåtelse. Eventuella marköverlåtelse som är nödvändiga för exploateringen av Dörren 4 bekostas av kommunen.

#### *Kostnader för miljöskyddsåtgärder*

Eventuella miljöskyddsåtgärder bekostas av exploatören.

### **Organisatoriska frågor**

#### *Ansvarsfördelning, huvudmannaskap*

Fastighetsägaren för respektive del ansvarar för anläggande, drift och teknisk försörjning inom kvartersmark. Det innefattar bland annat anläggande av en oljeavskiljare vid parkeringsanläggningen och skyfallsanläggningar. För fastigheterna Lamellen 1 och 2 är det exploatören som ansvarar och för fastigheten Dörren 4 är det kommunen eller den part som kommunen markanvisar till som ansvarar för motsvarande.

Huddinge kommun är huvudman för allmän plats inom detaljplanen. Det innebär att kommunen ansvarar för ombyggnation av Vallhornsvägen enligt den nya detaljplanen och upprustning och anläggande av gång- och cykelvägar.

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) är huvudman för vatten- och avloppsledningar, dagvattenledningar och anläggningar som tar hand om dagvatten från kvartersmark. SVOA ansvarar för att ovanstående anläggningar byggs ut och ansvarar för anläggningarnas drift och underhåll.

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

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

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

#### *Avtal*

Ett plankostnadsavtal har tecknats mellan Huddinge kommuns plansektion och exploatören som reglerar kostnaderna för att ta fram detaljplanen.

Kommunen och den dåvarande exploatören tecknade år 2020 ett intentionsavtal (KS-2020/1099) som reglerar inriktning för kommande detaljplan, förutsättningar och marköverlåtelse med mera. Intentionsavtalet har därefter löpt ut. Planen är att teckna ett nytt intentionsavtal i samband med samrådet.

Kommunen och exploatören ska teckna ett exploateringsavtal vilket ska godkännas i samband med att detaljplanen antas. Avtalet hanteras i ett separat ärende och ska reglera ansvars- och kostnadsfördelningen och övriga mellanhavanden mellan kommunen och exploatören gällande genomförandet av detaljplanen. Avtalet ersätter, i tillämpliga delar, intentionsavtalen.

Exploateringsavtalet reglerar även nödvändiga fastighetsregleringar som exempelvis för den del som utgör allmän plats i den nya detaljplanen. Det kan även bli aktuellt med fastighetsreglering för Dörren 4 för att fastigheten ska överensstämma med kvartersgränserna i detaljplanen.

I ett senare skede ska kommunen markanvisa fastigheten Dörren 4. I samband med markanvisningen ska ett mark- och genomförandeavtal tecknas med den part som erhåller markanvisningen. I det avtalet ska kostnads- och ansvarsfördelningen för nödvändiga ledningsflyttar, skyfalls- och dagvattenlösningar och andra åtgärder som krävs för genomförandet av byggnationen på Dörren 4 regleras.

Exploatören ansvarar för utbyggnad av övriga delar som utgör kvartersmark i detaljplanen samt ombesörjer ledningsflytt och andra nödvändiga åtgärder inom dessa delar. De ansvarar även för bland annat utbyggnad av skyfallsytor och dagvattenlösningar inom kvartersmark. Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän plats, däribland anpassning av Vallhornsvägen samt gång- och cykelvägar. I exploateringsavtalet regleras kostnadsfördelningen för dessa åtgärder samt ansvarsfördelningen mellan kommunens åtagande vad gäller Dörren 4 och exploatörens åtagande för övriga delar.

Avtalet kommer även att reglera ekologisk kompensation, trafik- och mobilitetsåtgärder samt grönytefaktor.

#### *Markanvisning*

Inom planområdet äger kommunen fastigheten Dörren 4 som planeras för bostäder. Fastigheten ska i senare skede markanvisas till en privat aktör i syfte att bygga bostäder. I samband med markanvisningen ska ett mark- och genomförandeavtal tecknas med den aktör som erhåller markanvisningen.

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

En allé inom planområdet bedöms uppfylla biotopskyddsområde enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken och förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Denna allé behöver tas ned för att genomföra detaljplanen. En separat dispensansökan ska göras till Länsstyrelsen för att pröva detta. Dispensen kommer att sökas av fastighetsägaren och behöver vara avgjord innan detaljplanen kan antas.

## **Planeringsunderlag**

### **Kommunala**

#### *Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden*

Planområdet är planlagt sedan tidigare med Stadsplan 0126k-6706, SKOGÅS XII samt detaljplan 0126k-14593, del av Lamellen 2.

#### *Utvecklingsplan för Skogås och Trångsund*

Utvecklingsplanen för Skogås och Trångsund godkändes av kommunfullmäktige i februari 2025.

#### *Översiktsplan*

Huddinge översiktsplan 2050.

#### *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. En strategisk miljöbedömning, enligt 6 kap 3§ miljöbalken har därmed inte genomförts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har inte tagits fram. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning i sitt beslut 2024-12-11.

#### *Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan*

Då planen startat efter den 1 april 2020 gäller att ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan ska tas senast i samband med samråd. Det särskilda beslutet om betydande miljöpåverkan fattades av planchefen på delegation i samband med att detaljplanen fick beslut om samråd 2025-11-24.

### **Regionala**

#### *RUFS 2050*

Regional utvecklingsplan 2050.

## Planeringsförutsättningar

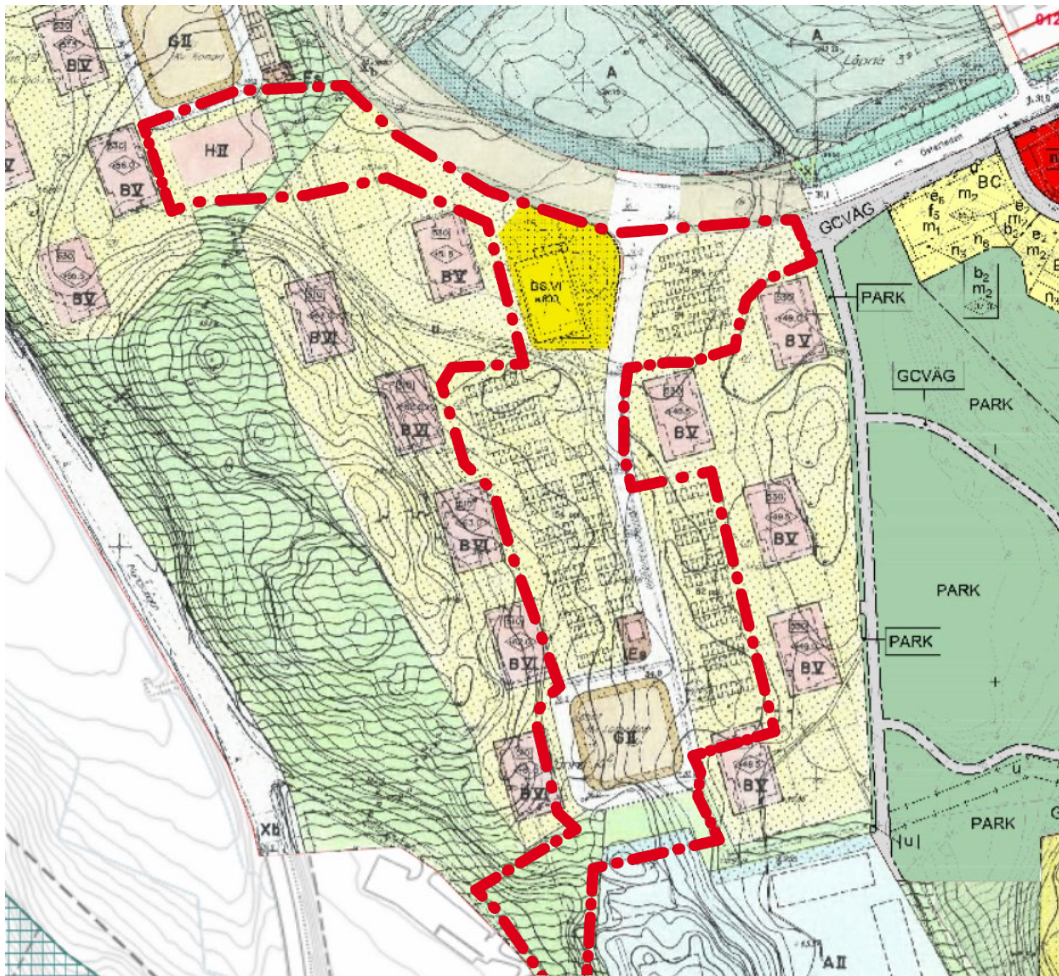
### Tidigare ställningstaganden

Kommunala

*Detaljplaner*

Stadsplanen som utgör den största delen av planområdet och upprättades 1966. Genomförande tiden har gått ut.

Detaljplan för del av Lamellen 2 vann laga kraft 2007 och där har genomförandetiden löpt ut.



*Gällande detaljplaner (färger) och ungefärligt planområdet (röd streckad linje).*

*Planbesked*

Kommunstyrelsen beslutade i september 2019 om ett positivt planbesked för fastigheterna Lamellen 1 och 2.

### *Planuppdrag och program för detaljplanen*

Planprojektet finns med i Plan för samhällsbyggnadsprojekt 2020. Kommunstyrelsen beslöt 16 september 2020, §7, att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta ny detaljplan för Lamellen 1 m.fl.

### *Översiktsplan*

Planområdet ligger centralt i västra Skogås och ingår i ett av kommunens prioriterade förtättnings- och utbyggnadsområden. Planområdet ligger inom 600 meter från pendeltågsstation (zon A) och i nära anslutning till Skogås centrum med ett serviceutbud och tillgång till kollektivtrafik.

Planförslaget överensstämmer inte helt med kommunens översiktsplan 2050 då föreslagen busskoppling från Österleden, via Vallhornsvägen, till Gamla Nynäsvägen inte möjliggörs inom detaljplanen. Detta då det är starkt kuperad terräng i södra delen av planområdet och att en genomfart till Gamla Nynäsvägen bedöms ge en stor ökning av trafikmängderna på Vallhornsvägen som idag är en viktig skolväg till Sjötorpsskolan och Östra grundskolan. Den beräknade restidsvinsten med en sådan koppling blir inte heller så stor. Kopplingen mellan Skogås och Länna stärks i stället för fotgängare och cyklister. Övriga intentioner i översiktsplan efterföljs.

### *Utvecklingsplan*

Utvecklingsplan för Skogås och Trångsund, antagen 2025, visar på en möjlig utveckling av kommundelarna fram till 2050 eller ännu längre. Utvecklingsplanen konkretiserar intentionerna i den regionala utvecklingsplanen och Huddinge kommuns översiktsplan.

I utvecklingsplanen är planområdet utpekade som ”stadsutvecklingsområde för större förändring”. Områden i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras, en variation av upplåtelseformer, hustyper och bostadsstorlekar uppmuntras och ny stadsutveckling ska säkerställa access till service. Vägar som utgör barriärer ska i största möjliga mån byggas om till stadsgator, natur med höga värden bevaras och gång- och cykelkopplingar förstärkas.

Vidare utpekade planområdet med ett särskilt behov av stärkt socialt samband och som en del av ett sammankopplande område med mötesplatser som går från Skogås centrum ner till Sjötorpsskolan. I utvecklingsplanen finns ett uttryckt behov av att stärka både den mentala och fysiska kopplingen mellan Skogås och Länna vilket ska tillföras genom gestaltade mötesplatser som skapar ett tryggare och mer attraktivt stråk mellan områdena. Ny bebyggelse planeras för att förbättra orienterbarheten och stärka de visuella kopplingarna. Det utpekade stråket har efter utvecklingsplanens antagande lokaliserats genom planområdet, vilket innebär att Vallhornsvägen och parken i söder blir viktiga delsträckor.

### *Kommunala beslut i övrigt*

Planprojektet finns med i Plan för samhällsbyggnadsprojekt 2020. Kommunstyrelsen beslöt 16 september 2020, §7, att ge kommunstyrelsens förvaltning i uppdrag att upprätta ny detaljplan för Lamellen 1 och 2 m.fl.

## Regionala

### *Regionplan*

Den regionala utvecklingsplanen för hela Stockholmsregionen (RUFS 2050) pekar ut stora delar av Skogås som primärt bebyggelseområde. Det innebär att områdena har potential att utvecklas till täta och sammanhängande miljöer med urbana kvaliteter.

## Övriga förutsättningar

### Riksintressen

Området berörs inte av några riksintressen.

### Hushållningsbestämmelser enligt 3 kap. miljöbalken

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

### Miljö kvalitetsnormer

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Planområdet ligger inom Drevvikens och Magelungens tekniska avrinningsområden. Den norra delen av planområdet avrinner mot Magelungen och den södra mot Drevviken. Båda vattenförekomsterna ska enligt fastställda miljö kvalitetsnormer uppnå god ekologisk status år 2033 samt god kemisk ytvattenstatus år 2027 med undantag för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerade difenyletrar.

Magelungen: för den ekologiska statusklassificeringen är övergödning den utslagsgivande miljökonsekvenstypen. Den sammanvägda bedömningen för statusen för Särskilda förorenande ämnen (SFÄ) i vattenförekomsten är måttlig. Ämne som inte uppnår god status: koppar och icke-dioxinlika PCB:er. Den kemiska statusen uppnår ej god. Medräknas inte ”överallt överskridande prioriterade ämnen” är det statusen för Perfluoroktansulfon (PFOS) och tributyltenn (TBT) som gör att god kemisk status inte uppnås.

Drevviken: för den ekologiska statusklassificeringen är övergödning den utslagsgivande miljökonsekvenstypen. Den sammanvägda bedömningen för statusen för Särskilda förorenande ämnen (SFÄ) i vattenförekomsten är måttlig. Ämne som inte uppnår god status: icke-dioxinlika PCB:er. Den kemiska statusen uppnår ej god. Medräknas inte ”överallt överskridande prioriterade ämnen” är det statusen för PFOS och TBT som gör att god kemisk status inte uppnås.

### Miljö

#### *Mark och vegetation*

Majoriteten av markanvändningen inom planområdet utgörs av asfalterade markparkeringar, med inslag av träd, buskar och gräsytor invid parkeringarna. Vid fastigheten Dörren 4 finns ett fåtal träd, gräsytor samt berg i dagen, annars utgörs fastigheten i stort av en inhägnad grusad fotbollsplan.

### *Naturvärden*

Planområdet ligger i ett bebyggt område och är således inte skyddat som naturreservat eller Natura 2000-område och har inga naturminnen. Planområdet bedöms ha låga naturvärden. De värden som finns är främst knutna till träden. En mindre grönyta med en gles trädunge bestående av lövträd finns inom planområdets nordvästra del mot Österleden. Träddungen består av bland annat al, björk, ek och lönn. Andra påträffade arter inom planområdet är lönn, rysslönn, ek, björk, tall, silvergran och körsbär.

En allé står längs Vallhornsvägen i planområdets södra del. Allén bedöms omfattas av generellt biotopskydd och består av fem skogslönnar med en brösthöjd mellan 24–37 cm.

I området invid bostadsområdet finns äldre skog med rödlistade arter. Naturområdet är viktigt för spridning av flertalet artgrupper. Planområdet är utpekad som kärnområde eller spridningskorridor för tofsmes, nyttoinsekter och vanlig padda, men inga betydelsefulla livsmiljöer för dessa finns inom planområdet.

### *Rekreation och friluftsliv*

Planområdet saknar i stora delar betydelse för friluftsliv. Parkmarken i södra delen av planområdet är ett strövområde som fortsatt kommer klassificeras som park. I nära anslutning väster om planområdet finns skog som möjliggör friluftsliv och som har skyddsklassad natur. Därtill finns Sjötorpsparken i dalen till öster vilket är en kommunal park med relativt nyrenoverad lekutrustning med matematiktema.

### *Strandskydd*

Området berörs inte av strandskydd.

### *Ekosystemtjänster*

Träd och buskar inom planområdet bidrar med ekosystemtjänster såsom vatten- och temperaturreglering, luft- och vattenrening, pollinering, biologisk mångfald med mera. Grusplanen lokaliserad på Dörren 4 ger möjlighet för fysisk hälsa och social interaktion genom idrott, lek och aktivitet. Vegetationen uppfyller även funktioner av kulturella ekosystemtjänster i det annars dominerande betong- och asfaltlandskapet.

### *Dagvatten*

Planområdet omfattas av verksamhetsområde för dagvatten och områdets recipienter är Drevviken och Magelungen. Dessa har idag otillfredsställande ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Utflödet av dagvatten (10-årsflöde exklusive klimatfaktor) är idag beräknat till 403 liter per sekund.

Enligt Huddinge kommuns dagvattenstrategi får flödet ut från planområdet inte öka för ett framtida 10-årsregn med klimatfaktor jämfört med ett befintligt 10-årsregn utan klimatfaktor vilket innebär att dagvatten måste fördröjas på området innan anslutning till kommunalt ledningsnät eller utsläpp till recipient sker.

## Geotekniska och hydrologiska förhållanden

### *Geologiska förhållanden*

Marken inom planområdet främst utgörs av fyllning ovan lera ovan berg. Bergöverytans nivå varierar mellan 0,5–3,8 meter under markytan.

### *Hydrologiska förhållanden*

Infiltrationsmöjligheterna av dagvatten är begränsade då underliggande berg ligger relativt yt nära i stora delar av området. Viss infiltration bedöms ske i befintliga grönytor. Ett grundvattenrör har installerats väster om planområdets mest låglänta del, och representerar nedströms grundvatten dit stora delar av planområdet avrinner. Grundvattennivån har uppmätts ligga på +27,2 och 1,8 meter under markytan.

I grundvattenröret uppmättes mycket låga halter av oorganiska och organiska föroreningar med undantag av nickel som uppmättes i måttlig halt. Samtliga uppmätta föroreningshalter underskrider aktuella jämförvärden. Det finns inga värdefulla grundvattenförekomster i eller i närheten av planområdet.

## Hälsa och säkerhet

### *Förorenad mark*

Den miljötekniska markundersökningen visar på halter av enstaka oorganiska och organiska föroreningar i jord som marginellt överskrider det generella riktvärdet för känslig markanvändning (KM). Samtliga koncentrationer av föroreningar underskrider aktuella storstadsspecifika riktvärden. I södra delen av fastigheterna Lamellen 1 och 2 överskrider två provpunkter riktvärden för KM avseende kobolt, krom, koppar och nickel och två provpunkter överskrider KM för alifater >C16-C35 och aromater >C10-C16.

Enligt den miljötekniska undersökningen kan det finnas risk för sulfidhaltigt berg inom undersökningsområdet och kompletterande kartering och provtagning av det berg som planeras att loss hållas rekommenderas. De två provpunkter med högst uppmätt svavelhalt är båda belägna på den norra delen av parkeringen på fastigheten Lamellen 2.

### *Ljudmiljö och luftkvalitet*

Enligt bullerutredningen uppnås de högsta bullernivåerna längs Österleden. Planområdet i övrigt ligger huvudsakligen mellan 50–60 dBA ekvivalenta ljudnivåer. Befintlig förskola vid korsningen Vallhornsvägen/Österleden uppfyller inte Naturvårdsverkets riktvärde för skolgård.

Luftkvaliteten inom planområdet och dess närområde är generellt god. Inga miljö kvalitetsnormer för luft överskrids idag.

### *Risk för ras, skred, erosion,*

Jorden inom ytan för planerade byggnader utgörs av fasta jordlager ovan berg och inga sättningsbenägna lösa jordlager har påträffats i området. Risken för ras, skred, erosion och sättningar bedöms därmed som låg.

### *Översvämning*

Enligt kommunens skyfallskartläggning av ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25 finns det ett par lågpunkter i inom planområdet som riskerar att översvämmas vid ett skyfall. De flesta lågpunkterna ligger på grönytor eller parkeringsytor och bedöms inte leda till skador eller fara. Däremot uppstår djupare vattensamlingar som kan leda till skador på bebyggelse, över 20 cm djup, i anslutning till tre befintliga byggnader som står i eller i nära anslutning till planområdet.

Vattensamlingen utmed planområdets sydöstra kant riskerar även blockera utryckningsfordon då vägen är en räddningsväg. Stora vattendjup ansamlas även i gångtunneln under Österleden i planområdets nordöstra gräns. Vidare ansamlas större volymer sydöst om planområdet i Sjötorpsparken och Sjötorpsskolan, samt norr om planområdet vid Skogås racketcenter och Östra grundskolan.

### *Farligt gods*

Planområdet angränsar till Österleden, som inte är en rekommenderad transportled för farligt gods, men i korsningen Österleden/Storvretsvägen ligger en drivmedelsstation och det antas ske drivmedelstransporter förbi planområdet längs Österleden.

### *Kulturmiljö*

#### *Kulturmiljövärden*

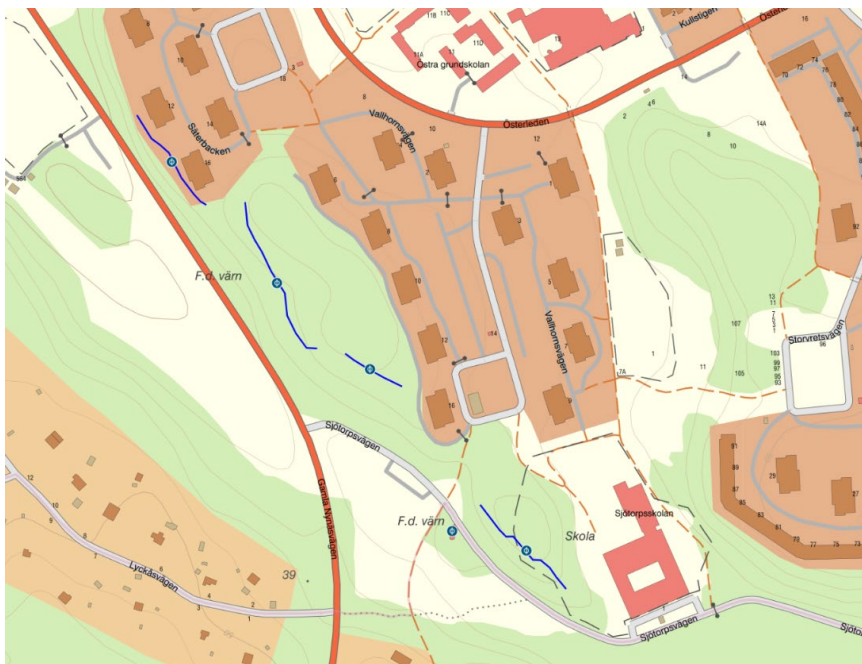
I området återfinns befintlig bebyggelse från sent 1960-tal. Bebyggelsen är utförd i tidstypisk arkitektur och området är planerat enligt modernistiska principer. Planområdet är inte utpekade i Huddinge kommuns kulturmiljöprogram som särskilt värdefullt. Däremot finns det råd i kulturmiljöprogrammet om hur kompletteringar i miljonprogramsområden bör hanteras för att också bevara de ideal och gestaltungsgrepp den bygger på. Bland annat lyfts att byggnadernas säregna och enkla gestaltning bör värnas och tilltalande drag bör återanvändas vid tillägg och ändring. Det finns potential i att förtäta på parkeringsytor men den kompletterande bebyggelsen bör underordna sig befintliga strukturen.

I anslutning till planområdet finns även en övrig kulturhistorisk lämning i form av "Lännafortet", en del av den före detta militära anläggningen Södra fronten /"Korvlinjen". En fortifikationslinje för försvar av de södra infartsvägarna till Stockholm som anlades i början av 1900-talet. Lämningarna består av stridsvärn och bunkrar i betong i linjer på sydvästvända höjdryggar i landskapet.

Planområdet innehåller inga andra kända kulturhistoriska värden.

### *Fornlämningar*

Inom och i anslutning till planområdet finns inga kända fornlämningar



Utdrag ur Riksantikvarieämbetets Fornsök över omgivningarna kring planområdet. Blåmarkerat är övriga kulturhistoriska lämningar, delar av den Södra fronten/"Korvlinjen"

### Social hållbarhet

Skogås har cirka 12 000 invånare och kännetecknas av en blandning av flerfamiljshus, radhus och småhus. I västra delen är inkomsterna lägre, ohälsotalen högre och skolresultaten svagare än i kommunen som helhet. Här finns även en högre andel hyresrätter och fler trångbodda hushåll, vilket påverkar både livskvalitet och barns möjligheter till studier. Tryggheten utgör en särskild utmaning då Skogås är klassat som utsatt område av polisen. Samtidigt finns en tendens att förvärvsarbetande som förbättrar sin livssituation flyttar härifrån, vilket försvagar områdets långsiktiga utveckling. För att stärka den sociala hållbarheten är det därför viktigt att tillföra en varierad bostadsstruktur, skapa trygga och attraktiva mötesplatser samt förbättra förutsättningarna för utbildning, fritid och delaktighet.

Planområdet utgörs idag till största del av bostäder, bostadsgårdar och markparkering. I norra delen finns en gemensam lekplats med grillar och uppväxta träd, platsen används bland annat av den befintliga förskolan. Ytterligare en lekplats finns strax utanför planområdet i öst. I övrigt är områdets kopplingar till omgivande gaturum och natur bristande. De kopplingar som finns är få och orienterbarheten fungerar dåligt på grund av avsaknad av riktmärken, stora höjdskillnader och svag gatuhierarki.

### Offentlig service

Inom planområdet finns den fristående förskolan Flygande mattan med två-tre avdelningar. Där går ca 45 barn och förskolan har 10 pedagoger. Sjötorpsskolan ligger direkt söder om planområdet, årskurs F-6 och anpassad grundskola. Skolan har ca 300 elever. Östra grundskolan ligger norr om Österleden som angränsar till planområdet. Skolan har årskurs 7-9 och anpassad grundskola.

### *Kommersiell service*

Det finns några mindre verksamhetslokaler i källare i de västra befintliga bostadshusen. Dessa har ej publik verksamhet i dagsläget.

Inom gångavstånd från planområdet är Skogås centrum beläget där ett större utbud av kommersiell service finns, bland annat livsmedelsbutiker, apotek, caféer och gym.

### *Arbetsplatser*

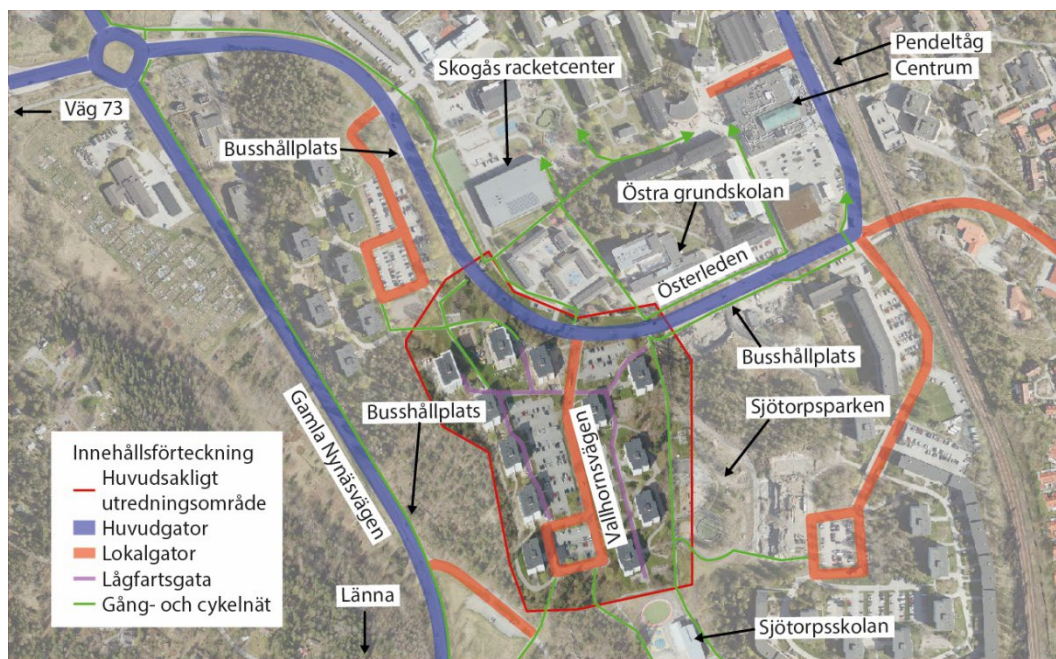
Den befintliga förskolan och de mindre verksamhetslokalerna bidrar med ett tiotal arbetsplatser i och anslutning till planområdet. Arbetsplatserna är befintliga, inget tillskott av arbetsplatser förväntas inom dessa verksamheter.

Tillkommande centrumfunktion i befintligt bostadshus där förskola är placerad och i parkeringshus möjliggör till cirka 5 tillkommande arbetsplatser.

### **Trafik**

#### *Gatustruktur*

Planområdet ligger söder om Österleden och Skogås centrum där det även finns pendeltågsstation. Trafiksystemet bygger på äldre ideal med trafikseparerat vägnät där fotgängare och cyklister leds med planskilda passager under Österleden. Det övergripande trafiknätet som försörjer planområdet redovisas i figur nedan samt mer detaljerat under respektive trafikslags rubrik.



Figuren redovisar det övergripande trafiknätet runt och i planområdet. Samtliga vägar är inte utmarkerade utan de som framför allt berör planen.

#### *Gångtrafik*

Gångnätet är idag väl utbyggt i och kring planområdet och är separerad från motorfordon förutom på de lågfartsgator som funkar som angöringsgator till de befintliga bostadshusen. Området har flera topografiska skillnader inom

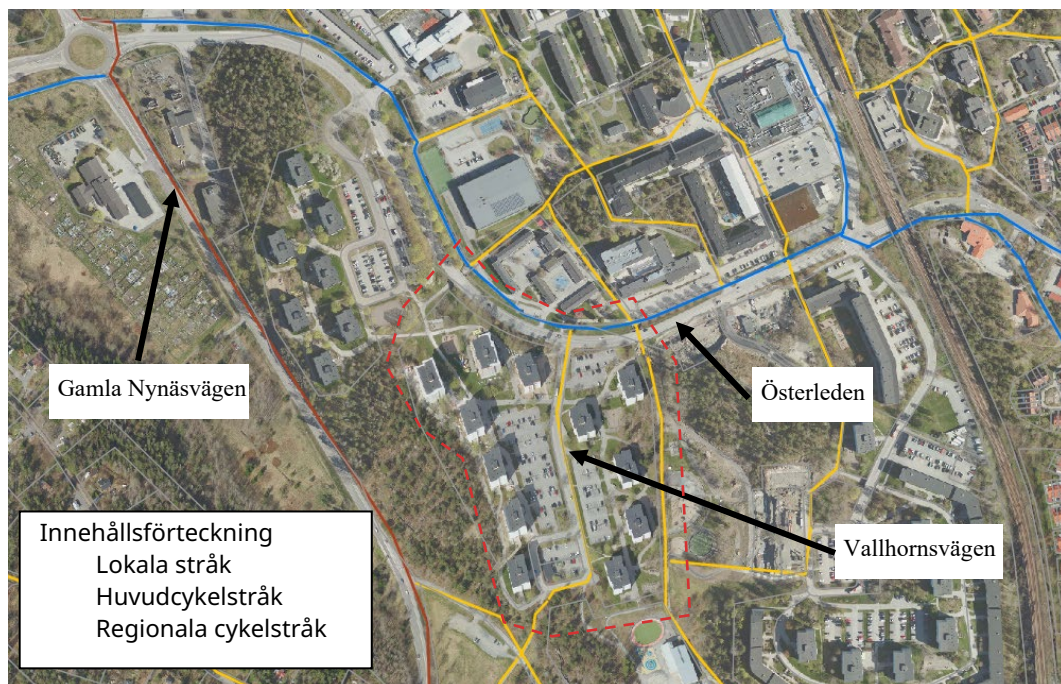
utredningsområdet och det finmaskiga gångnätet gör det bitvis svårorienterbart. Gångnät finns även trafikseparerat till större målpunkter i området inklusive Skogås centrum och pendeltågsstationen.

### Cykeltrafik

Södra delen av Skogås har ett väl utbyggt cykelnät som ofta är separerat från motorfordon. I Huddinge kommuns cykelplan redovisas vilken plan kommunen har för det framtida cykelnätet samt riktlinjer för hur cykelbanor ska utformas till exempel vad gäller cykelbanans bredd och korsningsutformning.

De regionala cykelstråken är viktiga kopplingar mellan kommundelar och kommuner. Strax söder om planområdet går ett regionalt cykelstråk på Gamla Nynäsvägen. Cykelstråket är idag inte separerat från fotgängare och saknar hastighetssäkrade korsningspunkter på hela sträckan men på grund av dess sträckning så är framkomligheten hög för cyklister. Längs med Österleden finns ett huvudcykelstråk som går förbi planområdet mot Skogås centrum.

Från huvudcykelstråket längs Österleden finns ett flertal lokala cykelstråk som leder in mot målpunkter och bostäder. In till planområdet har cykelplanen pekat ut Vallhornsvägen som ett lokalt cykelstråk som ska förbinda Skogås centrum och Länna. På Vallhornsvägen är cyklister hänvisade till körbanan.



Figur redovisar ortofoto på cykelnät enligt Huddinge kommuns cykelplan. Rödsträcket anger det primära utbredningsområdet för trafik.

### Kollektivtrafik

Skogås pendeltågsstation ligger mellan cirka 450 meter och 800 meter från planområdet beroende på var en utgår ifrån inom planområdet. Pendeltåget för en norrut in mot Stockholm och söderut mot Nynäshamn. Vid pendeltågsstationen finns även busshållplats med ett flertal bussar och varierande turtäthet med riktning mot bland annat Haninge och Farsta centrum. Vissa av bussarna stannar

även närmare planområdet, med två hållplatser på Österleden och en hållplats längs Gamla Nynäsvägen.

Österleden som ligger i direkt koppling till planområdet utgör del av stamnätet för kollektivtrafik enligt Huddinge kommuns översiktsplan.

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv så behöver det vara lätt att hitta till kollektivtrafiken. På grund av det finmaskiga nätet av gångvägar mellan planområdet och Skogås pendeltågsstation kan det upplevas svårt att hitta till pendeltågsstationen.

#### *Biltrafik*

Från motorvägen, Väg 73, som går mellan Stockholm och Nynäshamn leds trafiken in till huvudgator in till Skogås. Därefter blir trafiknätet finmaskigare med lokalgator. I planområdet utgör Vallhornsvägen lokalgata. Från Vallhornsvägen finns in- och utfarter till markparkeringen som försörjer bostadshusen inom planområdet med parkering. För tillgänglig angöring för leveranser, sophantering och för personer med rörelsehinder finns det utformade lågfartsgator närmast bostadshusen.

Gatunätet utgör inga kända framkomlighetsproblem idag. På slutet av Vallhornsvägen finns korttidsparkering som ska försörja parkering för hämtning och lämning av skolelever från Sjötorpsskolan. Under rusningstiden till skolan så förekommer det att platserna inte räcker till även fast det finns en större bilparkering längs Gamla Nynäsvägen som också ska försörja skolan med bilparkering för hämtning och lämning.

#### *Trafiksäkerhet*

Vallhornsvägen är idag del av ett lokalt cykelstråk enligt kommunens cykelplan men idag rör sig cyklister på körbanan. Gatan är bred samtidigt som den endast försörjer skolan och bostadsområdet vilket gör att hastigheten på motorfordon troligen är högre än hastighetsbegränsningen (30 km/h) i relativt stor utsträckning.

På Österleden är hastighetsbegränsningen 40 km/h men trafikmätningar visar att ett stort antal fordon kör snabbare än 50 km/h vilket ökar risken för allvarliga olyckor. Vid korsningen Vallhornsvägen/Österleden finns ett övergångsställe över Österleden som saknar åtgärder för att få ner hastigheterna. Säker passage över Vallhornsvägen saknas även i korsningen med Österleden.

Ett utdrag från olycksdatabasen Strada har gjorts och visar inga återkommande olyckor som är plats specifika inom planområdet.

## **Konsekvenser**

### **Fastigheter och rättigheter**

Huddinge kommun behöver förvärva mark från fastigheterna Lamellen 1 och 2 för ändamål allmän platsmark för gata och gång- och cykelvägar. 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.

Inom planområdet finns en befintlig ledningsrätt (0126K-13492.1) till förmån för Stockholm Vatten VA AB med ändamål vatten och avlopp. Del av ledningsrätten påverkas i bebyggelseförslaget och kan behöva flyttas. Vidare diskussion med ledningsägare förs. I övrigt påverkas inga befintliga ledningsrätter.

En ny transformatorstation planeras för i den nordöstra delen av planområdet, intill parkeringshuset. Erforderliga ledningar behöver byggas ut för att försörja transformatorstationen. Dessa ledningars placering kan tryggas med exempelvis servitut eller ledningsrätt.

Inga av de befintliga servituterna påverkas av planförslaget.

Planförslaget innebär att ett parkeringshus med tillhörande funktioner byggs i det nordöstra hörnet mellan Vallhornsvägen och Österleden. Parkeringshuset ska bland annat användas som parkeringsplatser för både de befintliga bostäderna och de tillkommande. I det fall någon eller några av bostadsbyggnaderna avstyckas till en egen fastighet kan det bli aktuellt att inrätta en gemensamhetsanläggning i parkeringshuset för att säkerställa att alla har tillgång till parkeringshuset.

Kostnaden för ledningsflyttar, fastighetsbildning och eventuellt inrättande av gemensamhetsanläggning som beror på utbyggnad inom fastigheterna Lamellen 1 och 2 bekostas av exploitören och kommer att regleras i det kommande exploateringsavtalet. Fastighetsbildningsåtgärder och ledningsrättsåtgärder som beror på utbyggnad inom fastigheten Dörren 4 bekostas dock av kommunen i egenskap av markägare. Frågan regleras närmare i eventuellt framtida mark- och genomförandeavtal som tecknas vid försäljning av Dörren 4.

## Miljö

### *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. En strategisk miljöbedömning, enligt 6 kap 3§ miljöbalken har därmed inte genomförts och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har inte tagits fram.

De träd som försvinner i samband med exploateringen kommer att kompenseras och grönytan bedöms öka i planområdet eftersom parkeringsytorna omvandlas från parkering till bostäder med bostadsgårdar. Påträffade föroreningar och förekomsten av sulfidförande berg bedöms i nuläget vara möjligt att hantera utan risk för miljön eller människors hälsa. Exploateringen bedöms inte leda till att bullernivåer överstiger riktvärden för vare sig befintliga eller tillkommande bostäder. Planområdet har goda förutsättningar för lokalt omhändertagande av dagvatten och det finns goda förutsättningar att säkerställa en säker skyfallshandling.

### *Dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten*

Det bedöms finnas goda förutsättningar för lokalt omhändertagande av dagvatten inom planområdet. Detaljplanen förväntas bidra till en minskning av både flöden

och föroreningsnivåer under dagens nivåer förutsatt att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen genomförs.

Totalt krävs en fördröjning på ca 55 kubikmeter dagvatten inom planområdet för att nå kommunens krav på att fördröja ett framtida 10 års regn med klimatfaktor ner till nivå för ett befintligt 10-årsregn utan klimatfaktor. Utflödet av dagvatten (10-årsflöde inklusive klimatfaktor) beräknas i planförslaget (inklusive åtgärder) bli mindre än 402 liter per sekund.

Med förslagna åtgärder beräknas förorenings halter och mängder minska med mellan 37–89% i dagvattnet. Planen bedöms därmed inte äventyra recipienternas möjlighet att uppnå miljö kvalitetsnormer samt bedöms ha goda möjligheter att uppfylla kommunens krav på dagvattenhantering.

#### *Mark, vegetation och naturvärden*

Detaljplanens påverkan på mark, vegetation och naturvärden bedöms bli liten och det finns potential att värden på sikt kan öka i området. Inom planområdet bebyggs främst ytor som används till markparkering idag och som har inga eller låga naturvärden. Cirka 65 träd i olika storlekar inklusive en trädallé som omfattas av generellt biotopskydd kommer dock behöva tas ner för att möjliggöra planförslaget. Trädallén består av 5 träd och bedöms inte ha något större ekologiskt värde. En dispensansökan kommer att sökas hos länsstyrelsen innan detaljplanen antas. Som kompensation för den avverkade allén planeras det för en ny allé längs Vallhornsvägen. Majoriteten av de träd som behöver tas ner utgörs av rysslönnar och skogslönnar, men även tre ekar, en tall och några björkar kommer att behöva avverkas. Grönnytan längs med Österleden där trädbeståndet är tätare kommer att påverkas. Som kompensation för träden som tas ner planeras sammanlagt ca 90 nya träd och ca 65 nya solitärbuskar planteras inom planområdet, på både allmän plats och kvartersmark.

I projektet har grönytefaktor använts som planeringsverktyg för att säkerställa en viss nivå av grönytor och ekosystemtjänster nyskapas på kvartersmarken i området. Befintliga större träd som avverkas planeras att återanvändas inom kvartersmarken för lek, aktivitet och mulmdepåer.

Spridningssambanden är sannolikt starkast utanför planområdet vid befintliga skogsområden, snarare än inom planområdet. Bedömningen är att detaljplanens genomförande inte kommer att påverka de ekologiska spridningssambanden för vanlig padda, tofsmes och nyttoinsekter och i viss mån kan bidra till att stärka sambanden eftersom andelen grönska förväntas öka inom planområdet.

Ett minskat antal träd innebär även en förlust av ekosystemtjänster. Denna förlust kommer att kompenseras för med bland annat nyplantering av träd, markvegetation, buskar, blommor, dagvattenhantering med mera. Bedömningen är att de nya inslagen på sikt kommer att kunna väga upp för de träd som avverkas efter att de fått etablera sig och växa till sig.

Eftersom planförslaget i stort innebär att markparkeringar ersätts med nya byggnader med tillhörande grönytor kommer den totala grönnytan öka efter exploatering. Därmed bedöms ekosystemtjänster såsom biologisk mångfald, temperatur- och flödesreglering samt luft- och vattenrening öka i området.

### *Rekreation och landskapsbild*

Befintliga markparkeringsplatser försvinner och ger i stället utrymme för ytor som kan bidra till att öka sociala värden då människor kan mötas och vistas på dessa ytor i högre grad än tidigare då de dominerats av bilar. Detta bedöms bidra positivt till landskapsbilden i området då markparkeringsplatser bebyggs. I stället skapas nya bostäder och bostadsgårdar med ett större inslag av grönska medan parkering löses i parkeringshus och garage.

Detaljplanen innebär att nya grönytor på bostadsgårdarna tillskapas som kan bidra med upplevelsevärden till boende och besökare. Den grusade fotbollsplanen och den mindre grönytan vid Österleden försvinner dock, men över lag bedöms miljön bli grönare och kunna inhysa högre rekreativa värden jämfört med befintlig situation. Grönytefaktorn används på bostadsgårdarna för att säkerställa att dessa utformas för och ger utrymme till rekreativa funktioner som att till exempel kunna uppleva blomprakt och säsongens variationer.

### Geotekniska och hydrologiska förhållanden

#### *Geologiska förhållanden*

Några av byggnaderna planeras att uppföras på garage under mark, vilket sannolikt kommer kräva sprängningsarbeten. Enligt den geotekniska utredningen finns det en risk för sulfidhaltigt berg vilket kan försura dag- och grundvatten. Förutsatt att kompletterande kartering och provtagning av det berg som planeras att loss hållas görs och hanteras på erforderligt sätt bedöms ingen risk påverkan av yt- eller grundvatten.

#### *Markradon*

Enligt SGU:s kartor för gammastrålning kan radonrisken klassas som hög i området vilket kan komma att kräva åtgärder vid byggnationen. En markradonundersökning bör göras inför projektering.

#### *Hydrologiska förhållanden*

Enligt den geotekniska utredningen kommer inte planerad bebyggelse att påverka grundvattennivåer i området. Sedan den utredningen utfördes har dock planförslaget förändrats och det inkluderar nu garage under mark till skillnad från tidigare.

Påträffade föroreningar i grundvatten underskrider aktuella riktvärden. Den sammanfattande bedömningen är att de varken utgör några oacceptabla hälso- eller miljörisker eller hinder för planerad markanvändning.

### Hälsa och säkerhet

#### *Elektromagnetiska fält*

Den befintliga transformatorstationen vid Vallhornsvägen bör platseffektivt flyttas för att ge utrymme till gatan. Om en ny station ska tillskapas eller om befintlig behålls ska utredas vidare. Därtill ska en ny transformatorstation byggas intill parkeringshuset och gångtunneln i öst. Säkerhetsavstånd avseende elektromagnetisk strålning bedöms uppnås.

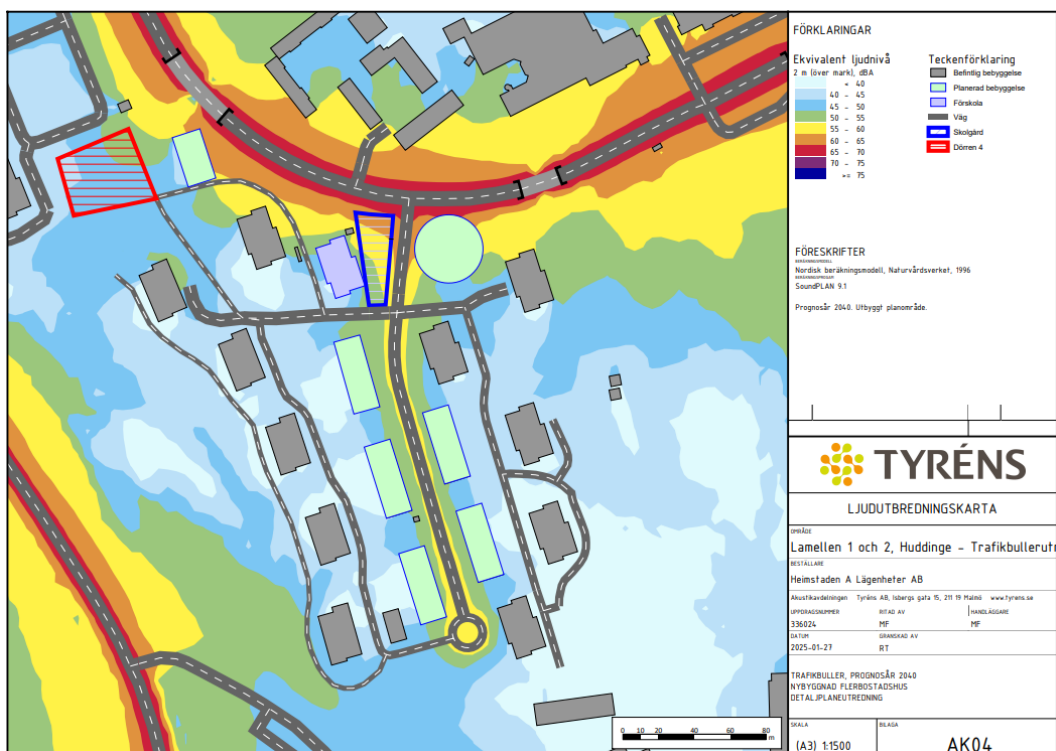
### Förorenad mark

De föroreningar som påträffats är av sådan art att de ligger relativt fast och bedöms i detta läge möjliga att gräva bort i samband med schaktarbete vid byggnation av husen. Marken bedöms som lämplig att bebygga förutsatt att föroreningar hanteras. Hur föroreningarna ska hanteras behöver utredas vidare i kommande skede. Om schaktsanering inte är aktuellt behöver en riskutredning genomföras och åtgärdsförslag tas fram inför granskningen av detaljplanen.

### Ljudmiljö och luftkvalitet

Planförslaget bedöms inte ge upphov till några oacceptabla risker för människors hälsa kopplat till buller eller luftkvalitet. Det bedöms finnas goda möjligheter att uppfylla riktvärden för buller vid de nya bostäderna. Viss anpassning och åtgärder i lägenheterna kan komma att krävas. Generellt minskar trafikbullernivåerna i delar av den befintliga miljön till följd av att de nya huskropparna avskärmar från trafikerade vägar samt eftersom trafikbelastningen minskar på Vallhornsvägen till följd av anläggningen av ett parkeringshus vid områdets entré.

Inom planområdet finns idag en förskola vars skolgård ligger i ett bullerutsatt läge invid Österleden. Regleringen förskola föreslås plockas bort och i stället möjliggörs för centrum och bostad i bottenvåning i syfte att fortsatt möjliggöra för en aktiv bottenvåning. Den befintliga förskolan kan dock vara kvar så länge det är samma förskoleaktör och inga åtgärder som kräver bygglov görs.



Figur 1: Trafikbullerutredning, prognos 2040. Kartan visar framtida bullersituation genererat av trafik.

### *Ras, skred och erosion*

Ingen oacceptabel risk kopplad till ras, skred eller erosion bedöms finnas i området eftersom jorden inom ytan för planerade byggnader utgörs av fasta jordlager ovan berg och inga sättningsbenägna lösa jordlager har påträffats i området. Denna risk bedöms inte förändras i och med ett förändrat klimat.

### *Översvämning*

En skyfallsanalys för ett framtida 100-års regn med klimatfaktor 1,4 har gjorts inför samråd. Översvämningssituationen bedöms inte förvärras vid genomförandet av detaljplanen och den planerade markanvändningen bedöms som lämplig. Eftersom skyfallsanalysen bygger på en grov höjdmodell behöver frågan bevakas när en mer detaljerad höjdsättning görs. De lågpunkter som finns intill befintlig bebyggelse kommer att vara kvar och den nya bebyggelsen bedöms inte påverka avrinningen mot dessa.

Den befintliga problematiken nedströms planområdet kvarstår men bedöms inte vara rimlig att hantera inom gränserna för den föreslagna detaljplanen då planområdet enbart är en mycket liten del av det större avrinningsområde som orsakar problematiken. En åtgärd i planområdet bedöms ha minimal påverkan på översvämningssituationen nedströms planområdet. En vattensamling utmed planområdets sydöstra kant som blockerar en räddningsväg kvarstår i planerad situation. Skyfallsutredningen kan inte utesluta att situationen kan förvärras till följd av den nya bebyggelsen. Konsekvenserna av planen och eventuella åtgärder för att hantera detta behöver utredas vidare när en mer detaljerad höjdsättning tas fram. Ett förslag på åtgärd är en upphöjd vägbana vid lågpunkten och att anlägga angränsande avledande diken.

### *Klimatpåverkan*

Ny bebyggelse innebär alltid en klimatbelastning på grund av att det genereras utsläpp av växthusgaser i främst i byggskedet, för bland annat byggmaterial och byggt transporter. Från den 1 januari 2022 gäller lagen om klimatdeklarationer för byggnader. Den omfattar alla som söker bygglov efter detta datum.

Den aktuella placeringen av ny bebyggelse bedöms lämplig i och med att det är ett förtätningsprojekt med väl fungerande infrastruktur som omgärdar platsen. Området ligger i ett kollektivtrafikhärläge med närhet till bussar och pendeltåg.

Den planerade bebyggelsen med tillkommande boende kan innebära en viss ökad biltrafik jämfört med nuläget. Samtidigt minskar antal bilparkeringar för befintliga bostäder och behovet av att lämna med bil förväntas minska. Projektet bidrar även med mobilitetstjänster för att minska bilberoendet både för tillkommande och befintliga boenden samt gör gatenätet säkrare så att fler barn kan ta sig tidigare till skolorna i närområdet självständigt. Med förändrade resebeteenden kan de totala antalet bilresor förhoppningsvis minska.

### *Farligt gods*

Eftersom Österleden inte är en transportled för farligt gods finns det inget rekommenderat skyddsavstånd mellan vägen och planerade byggnader i det avseendet. Enligt framtagna riskutredningar behöver inga riskreducerande åtgärder vidtas.

## Bebyggelse

### *Ljusförhållanden*

Den genomförda skuggstudien visar att den planerade bebyggelsen innebär att några av de befintliga husen får en ökad skuggning på morgnar och eftermiddagar mellan höst- och vårdagjämning. Sammantaget bedöms dock skuggpåverkan som planerad bebyggelse medför på befintlig bebyggelse och allmänna ytor vara en rimlig konsekvens av detaljplanens genomförande. Skuggan är dock inte konstant utan rör sig under dagen och bedöms därför ha begränsad påverkan på ljusförhållandena i övrigt. Omkringliggande bebyggelse bedöms ha acceptabla ljusinsläpp med föreslagen detaljplan och detaljplanen bedöms därmed inte ge upphov till betydande olägenheter.

## Social hållbarhet

Inom ramen för detaljplanearbetet har en social konsekvensanalys tagits fram som bedömer att förslaget bidrar med ett mer effektivt markutnyttjande genom att ersätta markparkeringar med bostäder och bostadsgårdar. Utifrån ett övergripande socialt perspektiv, samt särskilt ur ett barnperspektiv, genererar den nya bebyggelsen bostäder och gårdar för umgänge på en plats som idag till stor utsträckning är hårdgjorda ytor. Därtill ska en viktig koppling mellan Skogås och Länna stärkas som också gynnar både barn och vuxna och vars behov av upprustning finns utpekade i utvecklingsplanen.

Konsekvensanalysens rekommendationer tar bland annat upp behovet av mer fördjupade studier kring befintlig bebyggelses ytor för att skapa en god integration mellan det nya och det befintliga. Vidare lyfts vikten av att skapa tydliga entrépunkter och att i dessa strategiska lägen satsa på trygghetsskapande åtgärder och hög kvalitet. Speciellt parkeringshuset framhålls som en viktig solitär vars gestaltning har stor betydelse för platsen. Övriga medskick betonar bland annat vikten av belysning, dialog med boende och träd för ett gott lokalklimat.

Justeringar som skett utifrån arbetet med den sociala konsekvensanalysen är; förändringar i husvolym, gårdsgestaltning och Vallhornsvägens utformning. Tidigare hade varje husvolym längs Vallhornsvägen ett trapphus med tolv lägenheter per plan. Husen har nu två trapphus med sex lägenheter per plan. Det innebär en tryggare boendemiljö, fler entréer mot gatan och större möjlighet att variera lägenhetsstorlekar.

Vallhornsvägen omgestaltats för att sänka körhastigheterna och placeringen av in- och utfarter från bilparkeringar har justerats för att freda vägarna längre in i området. Den föreslagna utformningen av Vallhornsvägen kommer bidra till en säkrare miljö för barn och unga så fler kan ta sig till skolan självständigt och därmed få en ökad rörelsefrihet. Slutligen har arbetet med den sociala konsekvensanalysen lagt särskild vikt på behovet av målpunkter på gårdarna för att göra gårdarna som en del i att flytta ut vardagsrummet. Eftersom trångboddheten är relativt hög i Skogås finns ett förhöjt behov av att kunna vistas utomhus.

En negativ konsekvens av planförslaget är placeringen av det nordliga huset mot Österleden som ligger ovanpå grillplatsen. Det blir en förlust av en mötesplats.

Barnchecklistan konstaterar att detaljplanen ger goda förutsättningar för en förbättrad trygghet, mer inbjudande gårdsmiljöer och ett mer levande gaturum som kan gynna barn och unga. Sammantaget så bidrar planen positivt till platsen genom ett mer varierat bostadsbestånd med attraktiva gårdsmiljöer och ett upprustat socialt viktigt stråk. Projektet potential att stärka både den fysiska och mentala barriären mellan Skogås och Länna. Samtidigt finns brister när det gäller förlust av en befintlig etablerad grillplats och avsaknad av tillkommande allmänna mötesplatser.

I avsnittet ”Beskrivning av detaljplanen” under gestaltungsprinciper redovisas vilka trygghetsskapande åtgärder som återspeglas i detaljplanen.

### Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. I anslutning till planområdet finns ett flertal kända fornlämningar, inga av dessa påverkas av planens genomförande.

### Trafik

#### *Österleden*

Planförslaget möjliggör att en 4 m bred gång- och cykelbana kan anläggas längs med Österleden. Det och ökar därmed orienterbarheten för fotgängare och cyklister att färdas parallellt med Österleden från cirkulationen vid Gamla Nynäsvägen in till planområdet och Skogås centrum. Angöring till det föreslagna huset närmast Österleden blir utformat för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet. Avfallet planeras utformas med dragkärl för inte hamna i konflikt med gång- och cykeltrafiken.

#### *Vallhornsvägen*

Vallhornsvägen utvecklas till en gata där fotgängare och cyklister föreslås få en 3 meter gemensam gång- och cykelbana jämfört med idag då cyklister är hänvisade till cykelbanan. Körbana smalnas av till 5,5 m och åtgärder för att hålla nere hastigheten på motorfordonen genomförs med angöring i gatan, avsmalningar och hastighetsäkrade passager för fotgängare och cyklister. Tillgängligheten påverkas däremot inte för motorfordon utan angöring säkerställs både till befintliga bostäder och tillkommande bostäder i och med planförslaget.

#### *Angöringsgator*

Angöringsgatorna närmast husen föreslås bli gångfartsområden och ställer därför krav på att utformningen utvecklas så att fordon endast kan köra i gångfart. Konsekvensen blir att gatan och dess sidoområden kan utnyttjas till annat så som lekytor och mötesplatser. Samtidigt begränsas inte möjligheten att angöra enligt tillgänglighetskraven till de befintliga husen.

#### *Lokalt gångnät*

De nya husen längs Vallhornsvägen planeras på mark som idag är markparkering. När markparkeringen ersätts av bostadshusen planeras det för gångbanor mellan

de föreslagna husen för att säkerställa att de befintliga husens boenden fortsatt kan röra sig i öst-västlig riktning.

### *Säker skolväg*

Vallhornsvägen utgör idag en viktig skolväg och får en allt viktigare funktion när fler bostäder byggs i området. För att möta behovet av en säker skolväg planeras Vallhornsvägen få en utformning som sänker bilisternas hastighet. Cyklister till skolan hänvisas idag till körbanan men i och med planförslaget föreslås en gång- och cykelbana längs Vallhornsvägen.

Idag finns korttidsparkering närmast skolan på Vallhornsvägen och syftar delvis till att utgöra plats för hämtning och lämning med bil. Dessa platser tas bort och bilister hänvisas i stället till den andra parkeringsytan för skolan längs Gamla Nynäsvägen. De tidigare parkeringsytorna kommer utvecklas till att vara en del av gång- och cykelstråket mellan Länna och Skogås samt bidra med en lugnare trafikmiljö och säkrare skolväg för elever som går och cyklar.

## **Administrativa frågor**

Detaljplanen har tagits fram av samhällsbyggnadsavdelningen under ledning av plansektionen i samarbete med mark- och exploateringssektionen, gatuprojektsektionen och sektionen för strategi och offentlig miljö.

## **Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen**

Under planprocessen har avvägningar gjorts mellan olika allmänna och enskilda intressen i enlighet med 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900). Syftet har varit att skapa en väl avvägd plan som tillgodoser både kommunala och enskilda behov samt bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling.

De allmänna intressena som berörs i planförslaget utgörs främst av behovet av fler bostäder i kollektivtrafiknära läge, effektivt markutnyttjande genom förtätning, tillgång till trygg och attraktiv gång- och cykelinfrastruktur, samt utveckling av en socialt sammanhållen stadsmiljö. Även hänsyn till tillgänglighet, trygghet, stadsbild och grönstruktur har vägts in som viktiga allmänna intressen.

De enskilda intressena utgörs främst av närboendes behov av en god boendemiljö med tillgång till ljus, utsikt, trygghet och gemensamma gårdar, samt tillgång till parkering och framkomlighet under och efter utbyggnad. I området finns en befintlig förskola vars användning kommer ändras till centrum för att bevara intresset av att ha verksamheter i området samtidigt som gällande krav kring buller och ytbehov kan uppfyllas. Fastighetsägarnas intresse av att kunna utveckla sin mark i enlighet med planens syfte har också beaktats.

Kommunen bedömer sammantaget att de allmänna intressena som planen tillgodoser väger tyngre än de konsekvenser som förslaget kan medföra för enskilda. Planförslaget bedöms ligga i linje med Översiktsplan 2050 och kommunens mål om förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Planen har utformats med särskild hänsyn till omgivande bebyggelse genom anpassning av

byggnadshöjder och volymer för att minska påverkan på ljusförhållanden och boendemiljö.

Planförslaget avviker till viss del från översiktsplanens tidigare intentioner om att möjliggöra en bussgata på Vallhornsvägen. Kommunen bedömer dock att förslaget i övrigt bidrar till en positiv stadsutveckling och en ökad social sammanhållning mellan kommundelarna.

Linnea Fröjd

Planarkitekt