



GATU- OCH
FASTIGHETSKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
GFN 2003-01-21

Handläggare: Karl Ingelstam
Region Ytterstad
Markbyrån
Tel: 508 264 78
karl.ingelstam@gfk.stockholm.se

2002-12-12

Jan-Erik Hollander
Park- och gatubyrån
Tel: 508 263 79
janerik.hollander@gfk.stockholm.se

Dnr: 01-512-875, 01-512-3836

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Detaljplan för Svärdlångsvägen i stadsdelen Årsta, remissvar och genomförandebeslut, samt redovisning av parkeringssituationen i västra Årsta.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden

1. överlämnar och återoppar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden och tillstyrker förslaget till ny detaljplan för Svärdlångsvägen i stadsdelen Årsta, S-Dp 2001-12093-54.
2. godkänner kontorets redovisning av utgifterna för genomförandebeslut kopplat till bostadsplanen i kv Flåsjön.
3. godkänner lämnad redovisning rörande parkeringsförhållandena och möjliga parkeringsförstärkningar på tomtmark inom Västra Årsta.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Gunnar Jensen

Bilaga 1: Förslag till detaljplan för Svärdlångsvägen
Bilaga 2: Yttrande från SL över åtgärder på Svärdlångsvägen

SAMMANFATTNING

Föreslagen detaljplaneändring för Svärdlångsvägen i Årsta föranleds av ett behov av att bygga om gatan för att ansluta SL:s busstrafik från centrala Årsta till kommande pendeltågsstation Årstaberg, samtidigt som mark frigörs på den gamla bussvändslingan vid Tavelsjövägen för byggande av bostäder vid kv Flåsjön. Beroende på de ombyggnadsåtgärder som företas på Svärdlångsvägen påverkas dagens möjligheter till kantstensparkering längs gatan i olika grad. Gatu- och fastighetsnämnden gav därför 2002-05-07 kontoret i uppdrag att se över parkerings situationen i området i syfte att lösa parkeringsbehov på tomtmark. Genomförd utredning visar att området inte tål några påtagliga minskningar i antalet parkerings möjligheter, och det fortsatta arbetet bör därför i första hand bör inriktas på att ersätta den parkering som försvinner till följd av olika projekt i området. Några förslag till ny parkering på kvartersmark redovisas också. Två alternativ till gatuombyggnad av Svärdlångsvägen föreligger, med eller utan behållen gatuparkering på sträckan mellan Årstaberg och kurvan vid kv Bornsjön, varav kontoret föreslår det första alternativet i enlighet med detaljplaneförslaget. Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner redovisningen av parkeringsförhållandena i Västra Årsta, tillstyrker detaljplaneförslaget för ombyggnad av Svärdlångsvägen, samt fattar genomförandebeslut för investeringarna, kopplat till bostadsplanen för kv. Flåsjön.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden översände våren 2002 på remiss ett förslag till ny detaljplan för Svärdlångsvägen i Årsta. Detaljplanearbetet som påbörjades 2001 föranleds av ett behov av att bygga om gatan för att ansluta SL:s busstrafik från centrala Årsta till kommande pendeltågsstation Årstaberg. Samtidigt frigörs mark på den gamla bussvändslingan vid Tavelsjövägen för byggande av bostäder vid kv Flåsjön. Beroende på de ombyggnadsåtgärder som företas på Svärdlångsvägen påverkas dagens möjligheter till kantstensparkering längs gatan i olika grad. I samband med att gatu- och fastighetsnämnden våren 2002 besvarade remissen på programförslaget för bostäder vid kv Flåsjön föreslog kontoret ett genomförandebeslut för ombyggnad av Svärdlångsvägen. Nämnden fattade i sitt beslut 2002-05-07 inte något genomförandebeslut för den gatuombyggnad som föreslogs, utan gav kontoret i uppdrag att se över parkeringssituationen i området i syfte att lösa parkeringsbehov på tomtmark. Gatu- och fastighetsnämndens remissvar för planen för Svärdlångsvägen har därmed fått vänta i avvaktan på denna utredning.

Parkeringssituationen i västra Årsta

Parkeringssituationen har kartlagts av Sweco VBB i den västra delen av Årsta. Det område som studerats är området väster om Åmänningevägen (se kartan sid 4). Kartläggningen skedde genom inventering och räkning i området (torsdagen 2002-06-13) samt en enkät riktad till samtliga 78 fastighetsägare i området. Enkäten besvarades av 52 fastighetsägare.

Parkeringsutredningen är omfattande och den sammanfattas nedan av gatu- och fastighetskontoret. Den fullständiga rapporten kan beställas hos handläggaren för detta ärende.

Dagens situation

I hela området ryms ca 760 fordon på gatumark, av dessa är 133 markerade platser, och resterande ca 630 fordon ryms utmed kantsten. Under vinterhalvåret reduceras utbudet av gatuparkering med 20-30% på dagtid för att möjliggöra städning och plogning. På kvartersmark finns sammanlagt 622 markparkeringsplatser samt 94 garageplatser som riktar sig till boende i området och ca 170 platser som betjänar verksamheterna i industriområdet vid Svärdlångsvägen.

Parkerings efterfrågan är som störst nattetid. Då är gatorna belagda till 90%, vilket får anses som en hög beläggningsgrad. När beläggningen är som störst förekommer också den mesta felparkeringen på gatu- och parkmark, ca 4%. Den gatusträcka som skiljer ut sig med en lägre beläggningsgrad är Svärdlångsvägen mellan Tavelsjövägen och Årstagårdens bollplan, med beläggning kring 60%.

Tomtmarksparkeringen var vid högsta beläggning belagd till 55% sett över hela området. En av orsakerna till att en del tomtmarksparkering uppvisar en relativt låg beläggningsgrad trots att platserna är uthyrda är dels att platserna är reserverade och ej samnyttjningsbara, dels att en del av de som hyr platser på tomtmark sannolikt, av olika orsaker, väljer att parkera på gatan. Siffrorna återspeglar också det faktum att parkering på gatumark i ytterstaden inte är avgiftsbelagd, vilket får till följd att bilarna trängs på gatan oavsett eventuell tillgång på andra parkeringsmöjligheter.

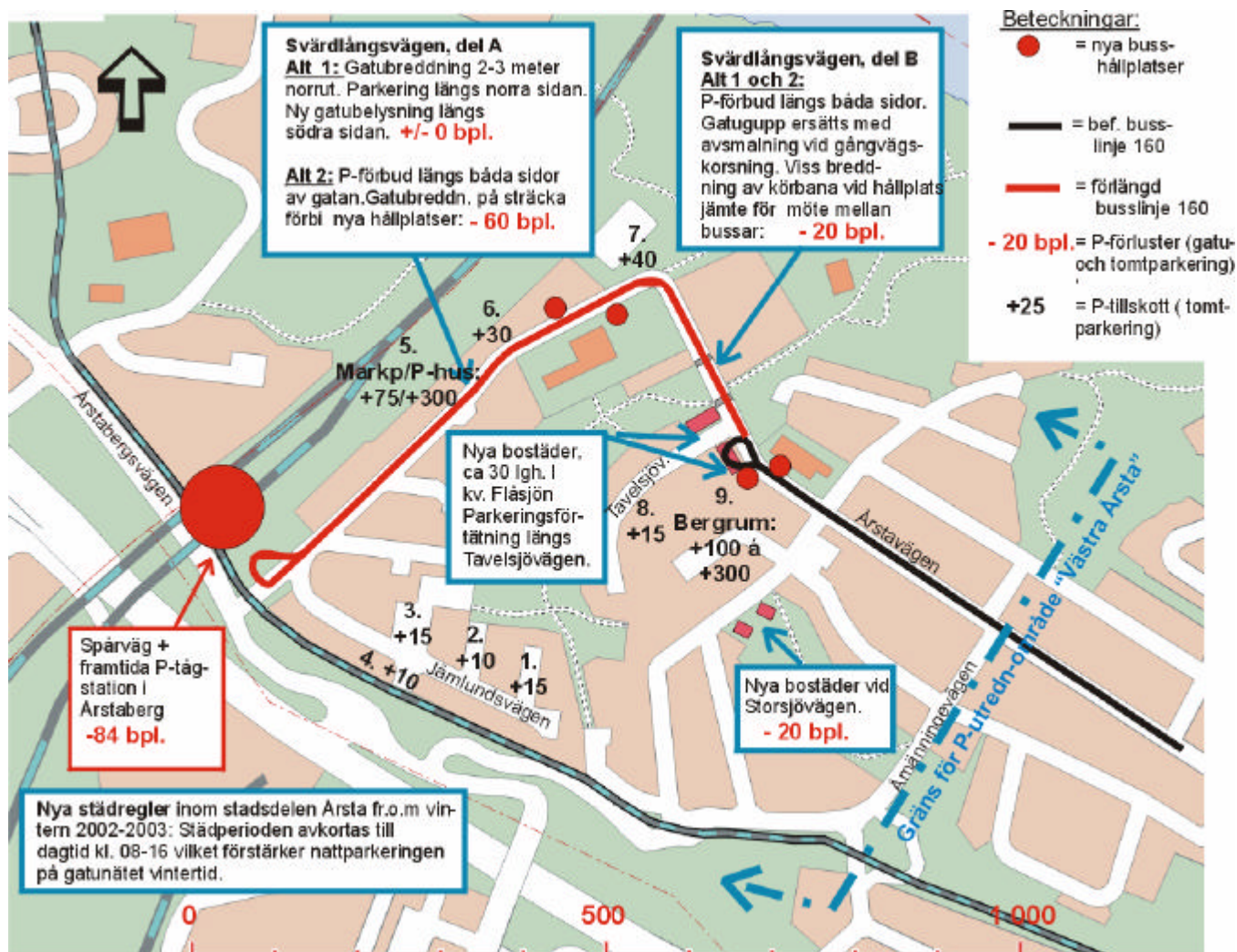
Enkäten bland fastighetsägarna i området visar att 75% anser att det skulle behövas fler p-platser i området än idag, och många svar vittnar om att parkeringssituationen är besvärlig. Endast 8 av 52 svarande fastighetsägare anser dock att det går att tillskapa fler parkeringsplatser inom den egna fastigheten.

Planerade förändringar

De förändringar som planeras i området och som påverkar parkeringsmöjligheterna är följande (se bild sid 4). Planerade bostäder vid Storsjövägen mellan Siljansvägen och Skattungsvägen innebär att möjlighet för ca 20 bilar att parkera längs gatan försvinner. Den planerade nya bussterminalen vid Årstabergets station ianspråktar marken till den boendeparkering på 84 platser som idag finns inom fastigheten Marman 10. Planerade bostäder vid kv Flåsjön medför att möjlighet för ca 7 bilar att parkera längs Tavelsjövägen försvinner. I detaljplanen för Flåsjön föreslås att bortfallet kompenseras genom att parkeringsfastigheter med tvärställd parkering anordnas på Tavelsjövägens södra sida, vilket i så fall istället kan resultera i ett nettotillskott på totalt ca 15 platser.

Vid en ombyggnad av Svärdlångsvägen föreslås att kantstensparkering (ca 20 platser) förbjuds på sträckan mellan Tavelsjövägen och Årstagårdens bollplan för att möjliggöra bussframkomlighet. Ombyggnaden beskrivs längre fram i tjänsteutlåtandet. För sträckan mellan bollplanen och Årstabergets station finns alternativen att bygga om gatan på sådant sätt att kantstensparkering kan behållas (alternativ 1) eller att vidta mindre ombyggnadsåtgärder för att trygga bussframkomligheten och samtidigt förbjuda all kantstensparkering (längs båda sidor av gatan), idag ca 60 platser, även på denna sträcka (alternativ 2).

Totalt kan tillgången på parkeringsmöjligheter komma att minska med upp till 150 bilplatser till följd av förändringarna enligt ovan.



Analys och åtgärder

Den uppmätta belägningsgraden på gatorna, enkätsvaren och de reaktioner som framkommit vid samråd i området pekar på att området inte tål några påtagliga minskningar i antalet parkeringsmöjligheter.

Parkering inom befintlig kvartersmark

Kontoret har nämndens uppdrag att söka nya lösningar på områdets parkeringsbehov inom kvartersmark.

Årsta planerades och byggdes framförallt under 1950-talet i en tid då det inte krävdes utrymme för parkeringsplatser på kvartersmark till de bostäder som uppfördes. Det är idag svårt att rymma nya parkeringar inom den mark som tillhör de olika fastigheterna, och endast 8 av 52 svarande fastighetsägare ser möjlighet att anlägga parkeringar inom den egna marken. Enkätsvaren ger inte svar på hur många nya platser detta skulle kunna

ge, eller på vilket sätt platser skulle kunna tillskapas, men det torde röra sig om marginella tillskott.

I parkeringsutredningen har några ytterligare parkeringsobjekt inom befintlig kvartersmark studerats. Platserna, som betecknas från 1 till 9 på kartan ovan, betraktas av kontoret som möjliga att anordna som parkering, men detta förutsätter att respektive fastighetsägare eller tomträttshavare är intresserad av att upplåta sin mark för ändamålet.

Inom Fortum Värmes fastighet Bornsjön 1 (objekt nr 6) skulle en markparkering om ca 30 platser kunna rymmas.

Inom mark mellan Svärdlångsvägen och järnvägen tillhörande SJ:s fastighetsbolag Jernhusen, del av fastigheten Norrmalm 5:1 (objekt nr 5), skulle parkeringsplatser kunna anordnas i form av markparkering eller parkeringshus med sammanlagt mellan 75-300 platser. Området kommer dock i samband med att Årstabergets pendeltågsstation står klar 2005 att få ett mycket attraktivt läge och bör på sikt ses över i syfte att intensifiera markanvändningen.

Slutligen skulle berget under kv Siljan kunna prövas för ett bergrumsgarage. (objekt nr 9). Med en anläggning i mellan ett och tre plan kan det innebära en anläggning om mellan 100 och 300 nya platser.

Parkering inom tillskapad kvartersmark

En annan möjlighet är att planlägga ny kvartersmark för parkeringsändamål och på så vis åstadkomma fler parkeringsytor. Några sådana områden har studerats.

På den avstängda fd gatan söder om Järnlundsvägens möte med Svärdlångsvägen (objekt nr 4) rymms idag 16 bilar. Marken är planlagd som kvartersmark för parkeringsändamål och genom en fastighetsbildning och effektivisering av ytan skulle ca 25 bilar kunna rymmas på den nya kvartersmarken, vilket alltså kan ge ett tillskott på ca 10 platser.

Det tre vändplansområdena med parkeringsytor på gatemark norr om Järnlundsvägen (objekt nr 1, 2 och 3) skulle kunna planläggas som kvartersmark för parkeringsändamål och då effektiviseras för att inrymma fler parkeringsplatser. Idag rymms här ca 90 platser. Området söder om Skälderviksplan skulle kunna inrymma ytterligare ca 15 platser, området vid Järnlundsvägen 17-21 ytterligare ca 10 och området vid Järnlundsvägen 31-35 ytterligare ca 15 platser. En sådan omvandling av ytorna innebärande att ca 90 bilplatser på gatemark ersätts med ca 130 st på tomtmark måste prövas i ett detaljplanearbete.

Markytan mellan Årsta Gård och Årstagårdens bollplan (objekt nr 7) är en hårdgjord yta, vilken idag används som upplagsplats för stadsdelsförvaltningens entreprenörer. Förutsatt att ersättningsmark kan hittas för den verksamheten skulle marken kunna planläggas för parkering om ca 40 platser. Den bör dock upplåtas för bollplansbesökare om gatuparkering förbjuds längs Svärdlångsvägen (i alternativ 2). Denna P-efterfrågan finns ej med i P-räkningen som genomförts vid tider då bollplanen inte användes.

På södra sidan om Tavelsjövägen finns idag en mindre yta med tvärställd parkering inom gatemark (objekt nr 8). Att tillskapa fler sådana ytor längs gatan i ett flertal långsträckta ytor på vad som idag är park- och gatemark och däremellan bibehålla parkmark med vegetation, kan ge ett tillskott på ca 15 platser. Ytorna skulle omvandlas till kvartersmark och kunna utgöra en parkeringsfastighet, förändringen prövas nu i samband med detaljplanen för bostäder vid kv Flåsjön.

Förutsättningen för att parkeringar på kvartersmark ska bli verklighet är att det går att finna någon intressent som anlägger parkeringen, driver den och hyr ut platser till i första hand boende i området. Parkering på tomtmark finansieras till skillnad från gatuparkering genom avgiftsbeläggning.

Slutsatser

Ett genomförande av alla ovan nämnda projekt och markparkeringsanläggningar på befintlig gatu- och kvartersmark innebär att dagens allmänna gatuparkering inom Västra Årsta minskar med 200 / 250 bilplatser (dag / natt) samtidigt som tomtparkeringen kan ökas med 360 bilplatser. Ytterligare tillskott på tomtmark kan erhållas genom föreslagen utbyggnad av P-hus eller bergrumsgarage. På grund av att samnyttjandet minskar då parkeringen privatiseras fordras mer än en bilplats på tomtmark för att ersätta en gatuparkeringsplats, men kontoret bedömer att all den potentiella parkeringskompletteringen enligt ovan sannolikt inte behövs. Då flertalet förslag är beroende av antingen privata fastighetsägare och tomträttsinnehavare alternativt av intressenter för parkering och ändringar i detaljplaner, får vidare utredningar utvisa vilka av föreslagna tillskott som är möjliga att genomföra.

Undersökningen pekar dock på att området inte tål några påtagliga minskningar i antalet parkeringsmöjligheter. Kontoret anser således att det fortsatta arbetet bör inriktas på att i samband med varje enskild planläggning för ändrad markanvändning ersätta den parkering som försvinner till följd av projektet ifråga.

Detaljplaneförslag för Svärdlångsvägen

Då pendeltågsstationen Årstabergrå står klar 2005 kommer denna att bli ny och viktig ändhållplats för SL:s busslinje 160. Den kompletteringsbebyggelse som föreslås vid kv Flåsjön medför att vändplanen för buss 160 vid Tavelsjövägen tas i anspråk då denna inte längre behövs. Svärdlångsvägen har idag bredd på 6-7 meter på den 800 meter långa sträckan mellan Tavelsjövägen och station Årstabergrå, och kantstensparkering tillåtes på ena sidan längs huvudparten av gatusträckan. Detta gör att möte mellan fordon är svårt eller omöjligt och att framkomlighet med buss inte kan klaras.

Detaljplaneförslaget framgår av bilaga 1. Planens syfte är att åstadkomma den ombyggnad av Svärdlångsvägen mellan Tavelsjövägen och Årstabergrå station som erfordras för bussframkomlighet på sträckan. I planen föreslås en breddning i enlighet med alternativ 1 nedan.

Efter uppdraget från gatu- och fastighetsnämnden att se över parkeringssituationen i området i syfte att lösa parkeringsbehov på tomtmark har kontoret också gentemot Storstockholms Lokaltrafik prövat möjligheten att klara framkomlighet med buss utan ombyggnadsåtgärder på Svärdlångsvägen genom att istället förbjuda all kantstens-

parkering på sträckan, i så fall med intentionen att ersätta detta bortfall på tomtmark. SL:s svar (bilaga 2) visar att busstrafiken längs Svärdlångsvägen kan bli tät (3-minuterstrafik) vilket innebär att vissa ombyggnadsåtgärder krävs på Svärdlångsvägen även om möjligheten till kantstensparkering tas bort. Därmed blir alternativet en något mindre ombyggnad av gatan, samtidigt som kantstensparkering förbjuds på båda sidor längs hela sträckan (alternativ 2).

Studerade gatuombyggnadsalternativ

Delsträcka A (mellan Årstabergets bytespunkt och kurvan vid kv. Bornsjön)

Alternativ 1 (gatubreddning och bibehållen parkering).

Alternativ 1 innebär, i enlighet med detaljplaneförslaget, att Svärdlångsvägen breddas upp till 2 å 3 meter åt norr så att möte medges mellan bussar samtidigt som befintlig kantstensparkering kan behållas längs norra sidan av gatan. Gatubelysningen föreslås flyttas till gatans södra gångbanesida; den sida som är parkeringsfri och som snörenhålls. Nya busshållplatser med väderskydd ordnas i höjd med kv. Bornsjön. Gång- och körbana får ny asfaltbeläggning. Några smärre tomtintrång sker på fastigheterna Marman 2, 6, 7, 8 och 9 samt Bornsjön 1, norr om gatan, vilket är den främsta orsaken till att en planändring behövs för gatuombyggnaden.

Alternativ 2 (smärre gatubreddning, parkeringsförbud)

Alternativ 2 innebär att parkeringsförbud införs längs båda sidor av Svärdlångsvägen, så att bussar (och lastbilar) kan mötas. Befintlig körbana är dock för smal på vissa delsträckor (ca 250 meter) vilket gör att breddökning av körbanan (ca 1 meter) och planändring fordras även i detta alternativ. Några smärre tomtintrång blir därmed aktuella på fastigheterna Marman 8 och 9. Busshållplatser och ny asfaltsbeläggning utförs såsom i alternativ 1 medan belysningen föreslås behållas längs gatans norra sida. Totalt bortfall av gatuparkering blir ca 60 bilplatser och det blir svårt för besökare att parkera vid bollplanen om ej ny tomtparkering (område 7 enligt kartan sid 4) ordnas på platsen samtidigt som gatan byggs om.

Delsträcka B (mellan kurvan vid kv. Bornsjön och Tavelsjövägen).

Alternativ 1 och 2

Svärdlångsvägens gaturum är på denna delsträcka smalt och begränsat av fastigheter respektive parkmark längs båda sidor. Hastigheten är begränsad till 30 km/tim. Parkeringsförbud längs gatans båda sidor (- 20 bilpl.) och en begränsad gatubreddning behövs för att ge bussarna acceptabla mötesutrymmen. Gatubreddningen åstadkoms genom att den västra gångbanan smalnas av från 2,0 till 1,6 meter.

I höjd med parkstråket norr om kv. Flåsjön finns idag två hastighetsdämpande gatugupp på Svärdlångsvägen. Dessa måste tas bort för att bussen skall kunna trafikera gatan. Dessa föreslås ersättas med en lokal körbaneavsmalning i höjd med den viktigaste gångpassagen över gatan, som samtidigt kan handikappanpassas. Avsmalningen kortar av gångpassagen över körbanan och ger en smärre hastighetsdämpning på platsen.

Strax söder om den befintliga vändplanen, i höjd med kv. Siljan, anläggs nya busshållplatser med skärmtak på ömse sidor av Årstavägen, som ersättning för hållplatsen på vändplanen som försvinner då bebyggelsen genomförs.

För att öka tillgängligheten planeras handikappanpassning där så är möjligt, av övergångsställen, gångpassager och busshållplatser.

Ekonomi

Gatubyggnadskostnaderna för de båda alternativa ombyggnadsförslagen för Svärdlångsvägen har bedömts av Byggnadsanalys AB. Kostnadsläge är november 2002:

Kostnadspost.	Kostnader, kkr.	
	Alt 1: Breddning	Alt 2: P-förbud
Entreprenadarbeten	5 100	4 200
”Osynliga” mängder/kvaliteter (+30%) ¹⁾	1 500	1 200
Oförutsett + diverse (+15%)	1 000	800
Entreprenadkostnad:	7 600	6 200
Program- och parkeringsutredn. (utfört)	500	500
Projektering, byggherrekostnader (20%)	1 500	1 200
TOTALKOSTNAD	9 600	7 900

anm: ¹⁾ Osäkerhet råder rörande kostnader för omläggningar av El- och fjärrvärmeledningarna.

Mot bakgrund av att föreslagen bostadsexploatering i kv Flåsjön förutsätter en ombyggnad av Svärdlångsvägen, föreslår kontoret att ombyggnaden bekostas av intäkter från exploateringen i kv Flåsjön. Marken i kv Flåsjön ska i enlighet med beslutet om markanvisning 2001-02-20 och gällande markanvisningsavtal försäljas till Besqab vilket ger en intäkt på ca 15 Mkr.

Kostnaderna för ombyggnaden av gatan i enlighet med alternativ 1 beräknas enligt ovan till 9,6 Mkr och ombyggnad i enlighet med alternativ 2 beräknas till 7,9 Mkr. Viss osäkerhet finns rörande kostnader för ev. omläggning av el- och fjärrvärmeledningarna på delsträcka A. Den större utgift som väntas i bostadsprojektet vid sidan av gatuumbyggnaden är utbyggnaden av en ny mindre bollplan väster om Kv Runn som kompensation för den bollplan som tas i anspråk invid kv Flåsjön, vilken beräknas till ca 1,2 Mkr.

Miljökonsekvenser

Trafikmängden på Svärdlångsvägen uppgår idag till ca 2400 fordon/dygn och den väntas öka något litet efter planerad avstängning av Storsjövägen och den nya exploateringen vid kv. Flåsjön. En bullerutredning har genomförts som visar ett visst tillkommande trafikbuller längs gatan, såsom normalt är vid busstrafikerade gator inom staden. Resultaten från bullerutredningen redovisas i korthet i planbeskrivningen (bil 1).

Samråd

Stadsbyggnadskontoret genomförde samrådsmöte i Årsta 10 april 2002. Intresset för mötet var stort och åsikterna varierade, men flertalet församlade befarade ökade störningar från trafik utmed Svärdlångsvägen till följd av planen.

Analys

Genomförd parkeringsutredning visar att efterfrågan på befintlig parkering är stor inom den nu aktuella delen av Årsta.

För Svärdlångsvägens delsträcka mellan Tavelsjövägen och bollplanen (del B) försvinner ca 20 befintliga gatuparkeringsplatser för att säkra utrymmen för busstrafiken. Mot bakgrund av slutsatserna av genomförd parkeringsutredning föreslår kontoret att detta kompenseras genom att nya platser anläggs på tillskapad kvartersmark längs Tavelsjövägens södra sida, vilket ger ett nettotillskott på ca 15 platser, vilket ingår i detaljplaneförslaget för bostäder vid kv Flåsjön.

De två alternativa lösningarna för ombyggnad av Svärdlångsvägen på delsträckan mellan Årstaberget och bollplanen (del A), så att busstrafikering möjliggörs, uppvisar måttliga kostnadsskillnader för gatubyggnadsprojektet i sin helhet; 9,6 resp. 7,9 Mkr med parkering behållen (alt 1) resp. förbjuden (alt 2).

Ett genomförande av alternativ 1 (gatubreddning) innebär att dagens ca 60 gatuparkeringsplatser i stort kan behållas oförändrat längs Svärdlångsvägen på sträckan mellan Årstaberget och Årstagårdens bollplan. I alternativ 2 (p-förbud) behövs utbyggnad av kompenserande tomtmarksparkering vilket kräver detaljplaneläggning. Det krävs också att intresse finns hos någon fastighets- eller parkeringsförvaltare att bygga och driva den nya parkeringen.

Oberoende av om ny parkering ordnas på tomtmark är SL tveksam till en lösning enligt alternativ 2, med parkeringsförbud längs båda sidor av gatan. SL bedömer att det blir svårt att klara den parkeringsövervakning som krävs för att beivra felparkering bl.a. för besökande till verksamheter längs gatan och förordar alternativ 1. Gatü- och fastighetskontoret delar SL:s uppfattning.

Tidplan

Utbygganden av bostadshuset på den nuvarande bussvändplanen vid Tavelsjövägen kan ej påbörjas förrän dess Svärdlångsvägen byggts om och bussen dragits vidare till vändplanen vid Årstaberget. Följande tidplan bedöms för gatubyggnadsprojektet:

Detaljplanearbete Svärdlångsv	år 2003, kvartal 1-3
Projekteringsarbeten:	år 2003
Upphandling av entreprenör:	Hösten 2003/vintern2004
Gatubyggnadsarbeten.	år 2004

Husbyggnaden på vändplanen vid kv Flåsjön kan därmed påbörjas tidigast hösten 2004/vintern 2005, vilket innebär en försening på 1-1/2 år i förhållande till tidigare redovisad tidplan.

Kontorets synpunkter och förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner redovisningen av parkeringsförhållandena och möjliga parkeringsförstärkningar på tomtmark inom Västra Årsta. Genomförd utredning visar att efterfrågan på befintlig parkering är stor inom den nu aktuella delen av Årsta. Kontoret anser att det fortsatta arbetet bör inriktas på att i samband med varje enskild planläggning för ändrad markanvändning i området ersätta den parkering som försvinner till följd av projektet ifråga.

Kontoret föreslår ett genomförandebeslut för gatuombyggnaden i enlighet med alternativ 1, innebärande att Svärdlångsvägen på sträckan mellan Årstaberget och kurvan vid kv Bornsjön breddas så mycket att gatuparkering kan behållas längs norra sidan av gatan och att gatan i övrigt byggs om så att acceptabel framkomlighet och åtkomlighet erhålls för busstrafikens behov.

Kontoret föreslår därför att gatu- och fastighetsnämnden tillstyrker förslaget till ny detaljplan för Svärdlångsvägen S-Dp 2001-12093-54, och överlämnar och åberopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning av utgifterna för genomförandebeslut kopplat till bostadsplanen för kv Flåsjön.

SLUT