



**STADSBYGGNADS
KONTORET**

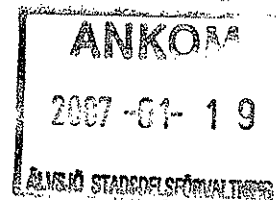
Strategiska avdelningen
Daniel Linder
Tfn 08-508 27 256

Bilaga

862-008-07
Älvsjö Stadsdelsförvaltning

PLANSAMRÅD

2007-01-15



Till
Remissinstanser enligt sändlista
Sakägare m.fl.
Stadsbyggnadsnämndens ledamöter
och ersättare

**Inbjudan till samråd om förslag till detaljplan för del av fastigheten
Solberga 1:1 m.m. (del av Älvsjö centrum) i stadsdelen Solberga,
S-Dp 2005-09797-54**

Kommunfullmäktige har pekat ut centrala Älvsjö som ett av Stockholms tolv stadsutvecklingsområden. Planeringen för området har pågått under flera år. Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat ett förslag till detaljplan som möjliggör två nya kvarter mellan järnvägen och Götalandsvägen. Kvarteren innehåller bostäder, inklusive senior- och vårdbostäder, samt ett hotell för gästforskare.

För utbyte av information och synpunkter inbjudes härmed till samråd enligt 5 kap. 20 § plan- och bygglagen.

Samrådsmöte i form av öppet hus kommer att hållas den 13 februari 2007 kl. 17-20 på Medborgarkontoret, Älvsjö stadsdelsförvaltning, Stationsplan 11 i Älvsjö. På mötet finns representanter för staden och byggherren på plats för att diskutera planförslaget och svara på frågor. Välkommen den tid som passar dig bäst!

Planförslaget visas under tiden 22 januari – 2 mars i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets ordinarie öppettider. Kopior av handlingarna kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset. Planförslaget visas även på Medborgarkontoret, Älvsjö stationsplan 11 de tider då lokalen har öppet samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/sbk.

Eventuella synpunkter på planförslaget lämnas skriftligen och ska senast den 2 mars 2007 ha inkommit till:

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Daniel Linder

Information om behandling av personuppgifter (se sista sidan)

Bilagor: Plankarta med bestämmelser
Planbeskrivning
Genomförandebeskrivning

Sändlista

Länsstyrelsen i Stockholm, Planenheten
Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun
Hyresgästföreningen, Region Stockholm
Fastighetskontoret
Exploateringskontoret
Trafikkontoret
Miljöförvaltningen
Stockholm Vatten AB
Fortum Distribution AB
AB Fortum Värme
Stockholms brandförsvär
Älvsjö stadsdelsförvaltning
Stadsbyggnadsnämndens handikappråd
Skönhetsrådet
Stadsmuseiförvaltningen
Stokab
Regionplane- och trafikkontoret
LOCUM AB
AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)
Telia Sonera AB
Vägverket, Region Stockholm (endast brev)
Stockholms Stads Parkerings AB
Stockholm Business Region
Svenska Studentbostadsföreningen
Stockholms Studentbostäder
Älvsjöföretagarna
Brännkyrka hembygdsförening
HSB:s Brf Kåpan Nr 272 i Stockholm
HSB:s Brf Kupan Nr 273 i Stockholm
Tieto Enator, Älvsjö

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Information om behandling av personuppgifter

De uppgifter du lämnar till stadsbyggnadskontoret registreras för administration och uppföljning. Personuppgifter behandlas enligt reglerna i personuppgiftslagen (PuL). Handlingar och e-post som inkommer till stadsbyggnadskontoret blir allmänna handlingar och kan komma att lämnas ut enligt offentlighetsprincipen. Uppgifterna kan komma att läggas ut på vår webbplats.

Stadsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter. Stadsbyggnadsnämnden är skyldig att till var och en som skriftligen ansöker om det, en gång per kalenderår, lämna besked om vilka personuppgifter om denne som behandlas. För eventuell rättelse av felaktiga uppgifter kontakta stadsbyggnadskontoret.

Förslag

Detaljplan för

del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.

i stadsdelen Solberga

i Stockholm

S-Dp 2005-09797-54

HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt en genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

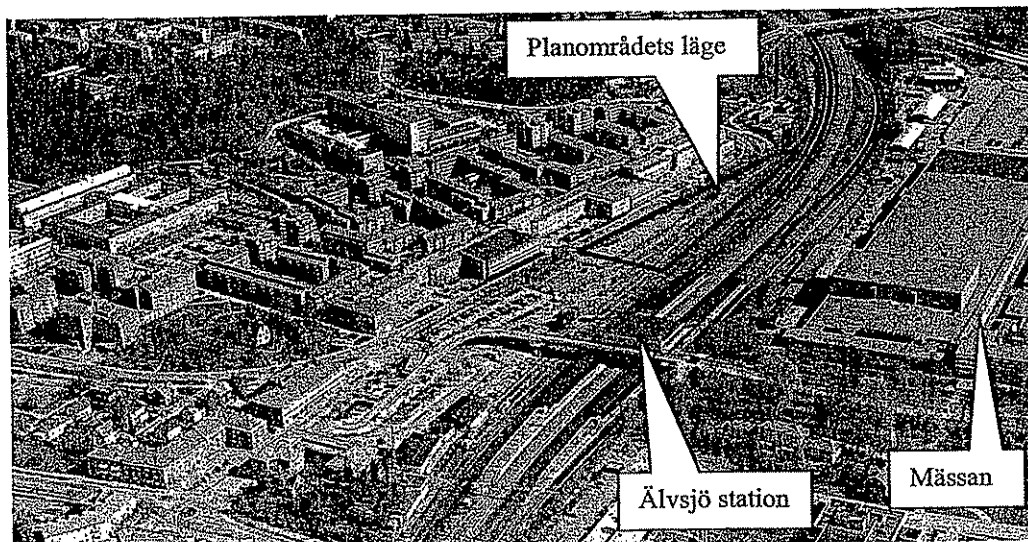
Planförslagets syfte är att möjliggöra uppförandet av två nya byggnadskvarter mellan Götalandsvägen och järnvägen, Västra stambanan, i stadsdelen Solberga. Den mark som berörs av förslaget används idag i huvudsak för infartsparkering.

Den föreslagna bebyggelsen utgör del av stadsutvecklingsområdet Centrala Älvsjö. Syftet med förnyelsen i området är att skapa en sammanhängande stadsmiljö och ett attraktivt centrum för stadsdelen Älvsjö. Härigenom kan det ur kommunikationssynpunkt mycket attraktivt belägna området vitaliseras.

PLANOMRÅDET

Läge och areal

Planområdet, som är ca 13 500 kvadratmeter stort, är beläget mellan Götalandsvägen och järnvägen i stadsdelen Solberga. Älvsjö pendeltågsstation ligger ca 200 meter sydväst om planområdet.



Planområdets läge i Älvsjö

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Solberga 1:1 samt Prästgårds-vreten 1, vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Norrmalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banverkets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN M.M.

Riksintresse

Järnvägen, Västra stambanan, som ligger intill planområdet, utgör riksintresse för kommunikationer.

Översiktsplanen

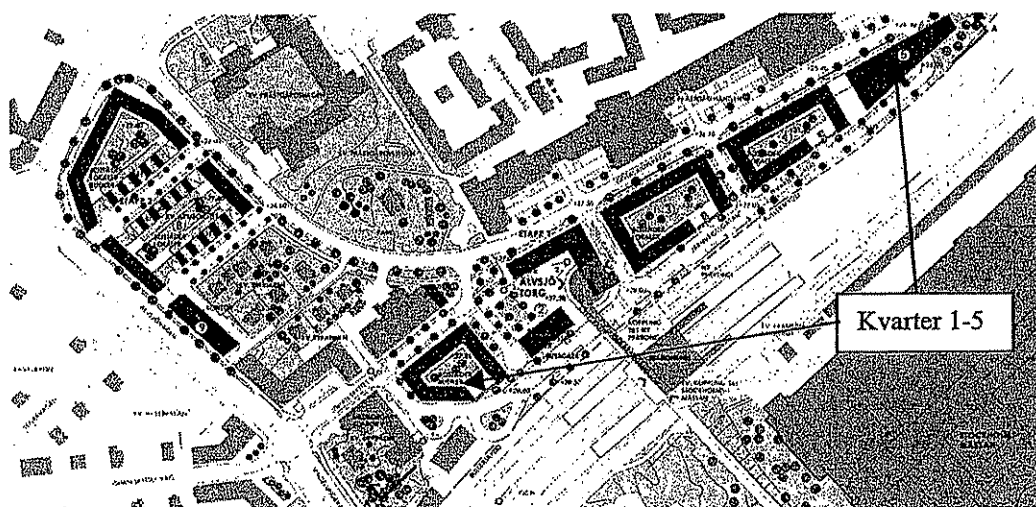
Centrala Älvsjö utgör ett av stadens tolv s.k. stadsutvecklingsområden, vilka utpekats i översiktsplanen. I översiktsplanen anges att området ska omvandlas till en sammanhållen stadsmiljö med en blandning av bostäder, service och arbetsplatser.

Planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

Program för Älvsjö centrum

Planeringen för utbyggnaden inom centrala Älvsjö har pågått under flera år. Ett omfattande programarbete med stort lokalt deltagande har genomförts. Inriktningen i programmet var att skapa en relativt tät stadsbebyggelse med bostäder och centrumverksamheter. Utvecklingen av Älvsjö station som knutpunkt var också en viktig förutsättning för programmet.

Samrådsarbetet i fråga om programmet redovisades i stadsbyggnadsnämnden i april 2003. Nämnden godkände därvid redovisningen och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att påbörja detaljplaneringen i området. Två detaljplaner med nya bostadskvarter mellan Älvsjövägen och Götalandsvägen har därefter antagits.



Programförslaget med den nya bebyggelsen markerad i mörkgrått.

Efter samrådet har utformningen av området invid järnvägen bearbetats. På grund av ändrade förutsättningar på fastighetsmarknaden har andelen bostäder ökat, medan andelen kontor minskat. Det bearbetade förslaget redovisades för stadsbyggnadsnämnden i juni 2006. Nämnden beslutade då att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att påbörja detaljplaneringen i området.

Parallellt med den här aktuella detaljplanen pågår planarbete för övriga tre byggnadskvarter intill järnvägen. Dessutom pågår planarbete för ny infartsparkering inom kvarteret Spikklubban, vid korsningen Magelungsvägen och Herr Stens väg.

Detaljplaner

Större delen av det föreslagna planområdet saknar detaljplan. För berörd del av Götalandsvägen gäller detaljplanen Pl 7873 från år 1981. Planen anger att vägen utgör gatumark.

Bostäder och vård för döva

Sveriges Dövas Riksförbund (SDR) har under många år uppvaktat politiker i Stockholm om behovet av särskilt anpassade seniorbostäder för döva. I SDR:s vision ingår även bostäder för döva personer med ett något större vårdbehov, s.k. vårbostäder. Tanken är att vårdboendets personal ska kunna kommunicera med teckenspråk.

Upptagningsområdet för bostäderna för döva är stort. SDR anser därför att bostäderna bör lokaliseras till en centralt belägen plats. Enligt SDR:s uppfattning är det vidare viktigt att platsen lätt kan nås med kollektivtrafik. Då Älvsjö centrum uppfyller dessa kriterier har staden föreslagit att vård- och seniorbostäderna ska lokaliseras dit.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Kollektivtrafik, service, bebyggelse m.m.

Planområdet ligger i ett strategiskt läge vid Älvsjö station med tillhörande bussterminal. Älvsjö station är en av de mest trafikerade järnvägsstationerna i landet. Bussterminalen trafikeras av ett flertal linjer vilka når större delen av Söderort.

Serviceutbudet i nuvarande Älvsjö centrum inkluderar livsmedelsaffär, apotek, vårdcentral, bibliotek och medborgarkontor. I närområdet finns flera arbetsplatser, bl.a. Ericsson, Tieto Enator och Stockholmsmässan.

Nordväst om planområdet, i området Prästgårdsgärdet, finns relativt storskalig bostadsbebyggelse från 1980-talet. Byggnaderna har genomgående uppförts med rött fasadtegel och röda tak. Söder om planområdet, på andra sidan järnvägen, ligger Stockholmsmässan.

En stor del av den mark som berörs av planförslaget används idag som infartsparkering.

Markförhållanden och teknisk försörjning

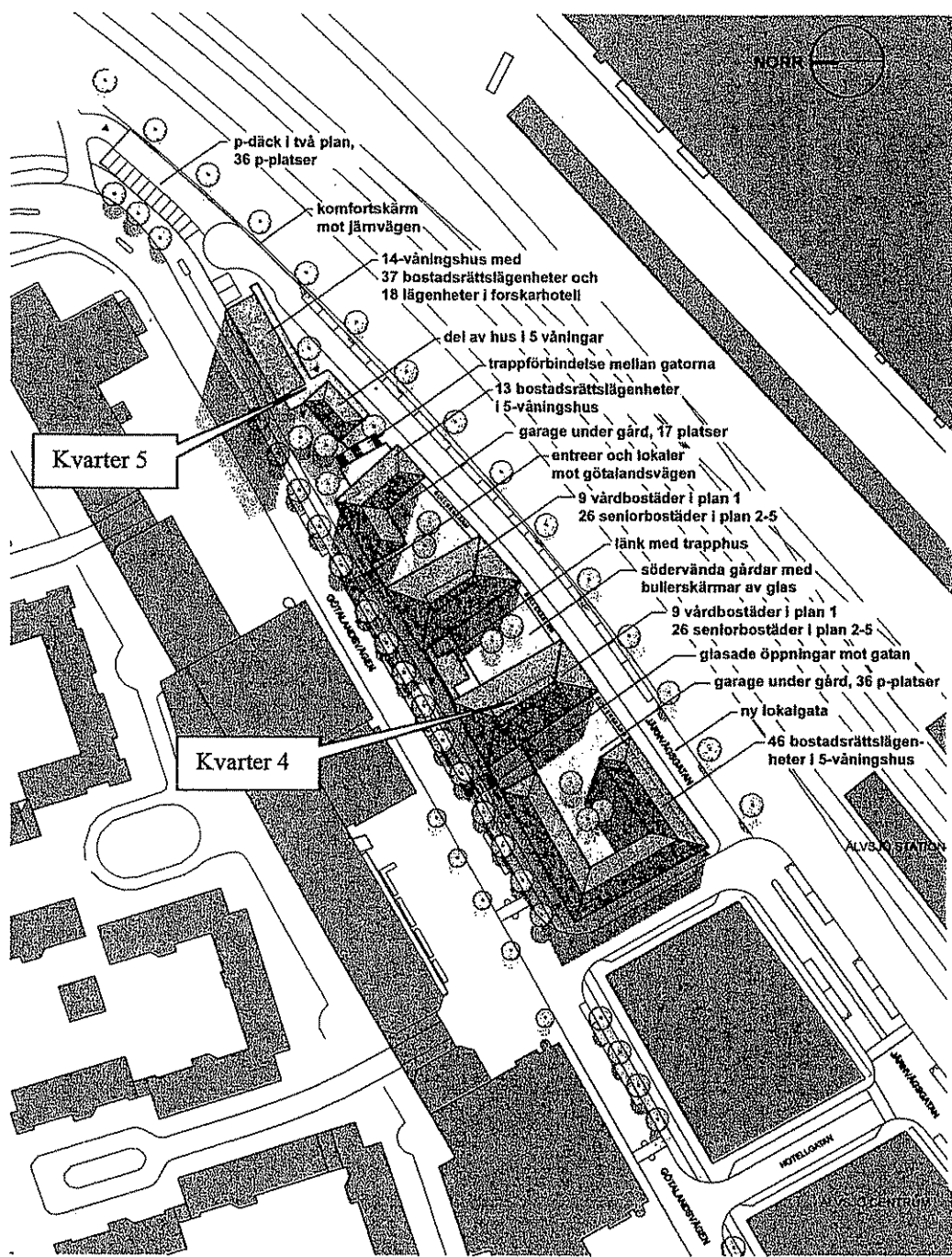
En översiktlig geoteknisk undersökning har upprättats. Enligt undersökningen består marken av fyllnadsmassor på lera.

Ledningar för teknisk försörjning finns framdragna i området.

PLANFÖRSLAG

Kvarterens disposition och användning

Detaljplanen medger ny bebyggelse i två kvarter, vilka nedan benämns kvarter 4 och 5 (kvartersbeteckningarna kommer från programmet, se illustration ovan).



Situationsplan

Kvarter 4

Kvarter 4 är uppbyggt av flera byggnadskroppar vilka grupperar sig runt tre gårdar. Gårdarna är inte helt omslutna av byggnader. I vissa lägen öppnar sig kvarteret såväl mot söder som mot norr. Syftet med öppningarna är att skapa förutsättningar för mer solljus på gårdarna samt för utblickar mot omvärlden. Av bullerskäl förses öppningarna med glasskärmar. Skärmarnas höjd anpassas efter de akustiska kraven. Gårdarna kan nås från samtliga trapphus. Byggnaderna har en enhetlig takfotshöjd. På grund av markens nivåskillnader har dock kvarteret fem våningar mot järnvägen respektive sex våningar mot Götalandsvägen.

Kvarter 4 förslås inrymma ca 60 "vanliga" bostäder i de två yttre byggnadskropparna. Bostäderna nås via tydliga entréer från Götalandsvägen och tvärgatan väster om kvarteret. I bottenvåningen finns, förutom bostadsentréer, även vissa butiks- eller kontorslokaler samt teknikutrymmen och bostadskomplement.

De två tvärställda byggnaderna i mitten av kvarteret föreslås inrymma 18 vård- bostäder och ca 50 seniorbostäder för döva. Vårdbostäderna finns en trappa upp i de båda byggnaderna och seniorbostäderna är förlagda till våningsplanen ovanför. Såväl vård- som seniorbostäderna består av enkelsidiga lägenheter, vars fönster vetter mot gårdarna. Lägenheternas entréer är samlade runt två invändiga gårdsrum, vilket ger en god visuell överblick. De två byggnadskropparna är sammanbyggda i första våningen mot Götalandsvägen. Länken mellan byggnaderna innehåller personal- och kommunikationsutrymmen. Vård- och seniorbostäderna har en gemensam entré mot Götalandsvägen.

Vård- och seniorbostäderna är utformade för att vara bra bostäder för döva. Programmet är framtaget i dialog med SDR. En viktig fråga har varit att skapa en bra visuell miljö med överblick både i den egna lägenheten och i de gemensamma utrymmena.

Kvarter 5

Kvarter 5 har två sammanbyggda delar. I kvarterets spets mot norr föreslås en slank, 16 våningar hög accentbyggnad, som markerar entrén till det nya Älvsjö för järnvägsresenärer från Stockholm. Övergången till den mer traditionella stadsstrukturen i sydväst sker med en lägre byggnadsdel, vars höjd och våningsantal motsvarar grannkvarterets.

Huvudentrén till kvarter 5 är placerad mot Götalandsvägen. I bottenvåningen återfinns även teknikutrymmen och bostadskomplement. En sekundär entré till kvarteret föreslås på våningen ovanför, mot kvartersgatan i söder. Kvarterets nedre tre våningar föreslås innehålla 18 hotellenheter för gästforskare. De övre våningarna innehåller ca 37 "vanliga" lägenheter. Lägenheterna har delvis inglasade balkonger mot Götalandsvägen. Hotellrummen och bostäderna nås från inbyggda loftgångar mot järnvägen.

Komfortskärm

Mellan järnvägen och den nya bebyggelsen uppförs en tre meter hög s.k. komfortskärm. Skärmen dämpar järnvägsbuller och förhindrar att människor och fordon närmar sig spårområdet. Skärmen uppförs med omväxlande tät panel och glasade ytor.

Arkitektoniska utgångspunkter

Gestaltningssprogram

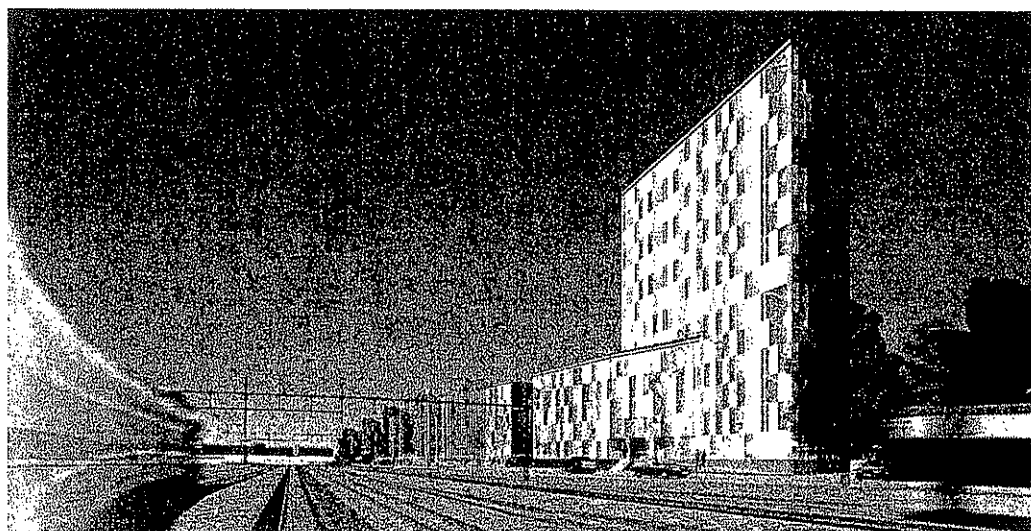
Ett gestaltningssprogram har tagits fram för förnyelsen av centrala Älvsjö. I programmet anges de gestaltungsmissiga utgångspunkterna för arkitekturen och gaturummen. Programmet ska vara en levande produkt som kompletteras allteftersom planeringen i området fortskrider. Programmet är vägledande vid bygglov för nybyggnader.

Gestaltningssprogrammet klargör att bebyggelsen i Älvsjö centrum ska ha en varierad och modern arkitektur. Variationen är viktig för att skapa liv i den relativt storskaliga miljön mellan mässan, järnvägen och Prästgårdsgården. Programmet anger att gestaltningen av fasader har stor betydelse för upplevelsen av bebyggelsens skala och gaturummets rytm. Vertikala uppdelningar minskar den upplevda skalan på ett långsträckt kvarter. Vidare betonas att bottenvåningen till stor del formar upplevelsen av gaturummet. Utåtriktade verksamheter i bottenvåningen ger liv åt gatan, med ökad känsla av trivsel och trygghet som följd. Individuell utformning av byggnadernas entrépartier skapar orienterbarhet och identifikation för boende samt besökare.

Förslaget

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att platsens läge innebär att de planerade byggnaderna måste förhålla sig till två väsensskilda stadsrum. Å ena sidan ska de anpassas till det storskaliga rummet mot järnvägen och Mässan. Från detta håll kommer kvarteren att upplevas på håll, ofta från ett passerande tåg. Platsen tål relativt stora arkitektoniska gester. Å andra sidan måste byggnaderna anpassas till det mer småskaliga gaturummet mot Götalandsvägen. Kvarteren upplevs här på nära håll, vilket innebär att de arkitektoniska greppen bör vara mer subtila. Det är viktigt att kvarter 4, som är ca 120 meter långt, inte upplevs som monotont mot denna sida. För att skapa identifikation och variation bör byggnadernas skilda innehåll kunna avläsas i fasadutformningen, dock utan att kvarteret upplevs som alltför splittrat. Vidare måste den höga byggnadskroppen i nordöst utformas så att dess avvikande volym känns motiverad på platsen.

Förslaget, som utarbetats av Rosenbergs arkitekter, tar fasta på platsens förutsättningar på följande sätt. Bebyggelsen annonserar sig mot järnvägen med det slanka höghuset. I spetsen mot norr avtecknar sig ett trapphus genom en delvis uppglasad fasad. Det långsträckta kvarter 4 indelas i flera byggnadskroppar, vilket dämpar storskaligheten.



Ny bebyggelse – vy från järnvägen (illustration av Rosenbergs arkitekter)



Ny bebyggelse – vy från Götalandsvägen (illustration av Rosenbergs arkitekter)

Ett antal karaktärsskapande arkitektoniska detaljer utmärker de båda kvarteren. Byggnaderna möter exempelvis gatan med en tydligt markerad sockel i natursten. Entréer utformas som markerade förplatser med uppglasningar och träpar-

tier. Mötet mellan tak och vägg utformas med ett kraftfullt skuggspår. Byggnaderna har en karaktäristisk hörnavskärning, vilken samgestaltas med trapphusen. Enligt tidiga skisser kan fasaderna kläs med flera material – bl.a. hel- och halvtransparent glas, trä, fibercementskivor – vilka anordnas i olika mönster.

Trafik

De nya gatorna i området ansluter till dagens gatustruktur vilket gör att de nya kvarteren på ett naturligt sätt integreras. Längs järnvägen anläggs en ny gata. En ny cykelbana planeras längs Götalandsvägens södra sida.

Angöring och parkering

Angöring och varumottagning till de två kvarteren föreslås ske från Götalandsvägen samt från tvärgatan i väster.

Parkeringsbehovet för "vanliga" lägenheter har beräknats med parkeringstalet 0,8 bilplatser per lägenhet. Då antalet lägenheter uppskattas till 96, erfordras ca 76 bilplatser för bostäderna. Parkeringsbehovet för de 52 seniorbostäderna och de 18 hotellenheterna för gästforskare har beräknats med parkeringstalet 0,5. Detta innebär att ca 35 bilplatser erfordras för dessa kategorier. För de 18 vård-bostäderna har parkeringstalet 0,2 valts, vilket innebär att behovet uppgår till tre bilplatser. Sammanlagt erfordras således ca 110-115 bilplatser, vilket inkluderar besöksparkering.

Parkeringstalen har valts mot bakgrund av det synnerligen goda kollektivtrafikläget. I Stockholm finns inga beslutade parkeringstal för vård- respektive seniorbostäder för döva. Inte heller finns några fastställda parkeringstal för hotell för gästforskare. Parkeringstalen för dessa kategorier har därför valts efter samråd med sakkunniga inom vård- och trafikfrågor.

Parkering föreslås dels ske i mindre garage under två av gårdarna i kvarter 4. In- och utfart till garagen sker mot Götalandsvägen. Garagen ligger i samma nivå som gatan. De två garagen beräknas tillsammans rymma ca 53 bilplatser. På kvartersgatan (Järnvägsgatan) söder om kvarteren anordnas ca 23 mark-parkeringsplatser. Vidare planeras för ett mindre parkeringsdäck med två plan i planområdets spets mot nordost. Denna anläggning beräknas inrymma 36 bilplatser. Antalet skapade parkeringsplatser på kvartersmark beräknas därmed motsvara det beräknade behovet.

Tillgänglighet

De nya bostäderna kommer att vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Angöringsavstånd till samtliga entréer understiger 10 meter.

Avfallshantering

En befintlig sopsugsanläggning för hushållssopor finns i närområdet. En eventuell anslutning av planerade kvarter till denna anläggning kommer att prövas i samband med planens genomförande. Utrymmen för återvinning kommer att anordnas i byggnadernas gatuplan mot Götalandsvägen.

MILJÖKONSEKVENSER M.M.

Trafikbuller

Riktvärden för trafikbuller

Riksdagen har beslutat att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Enligt riksdagsbeslutet utgör riktvärdena den långsiktiga ambitionsnivån för åtgärder mot trafikbuller. Riktvärdena är inte rättsligt bindande normer, utan vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet. Vid komplettering av befintlig bebyggelse ska riktvärdena vägas mot andra miljökvaliteter i syfte att åstadkomma en lämplig samhällsutveckling. I städernas centrala och mer tätbebyggda delar kan t.ex. en "tyst" sida innebära att riktvärdena för utomhusbuller underskrids.

Tillämpning av riktvärdena för trafikbuller i Stockholm

Riksdagens riktvärden är vägledande för bedömningen av trafikbuller i samband med bostadsplanering i Stockholm. Vid nyproduktion säkerställs att riktvärdena för ljudnivåer inomhus alltid klaras. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus är däremot svårt att klara i stadsbebyggelse. Bebyggelsen utformas därför med en "tyst" sida, där riktvärdet klaras. Uteplats och minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet ska förläggas mot den "tysta" sidan.

Trafikbuller inom planområdet

Planområdet är utsatt för trafikbuller från järnvägen samt från Götalandsvägen. En bullerutredning har utarbetats av Ramböll AB. I utredningen har ljudnivåer utomhus beräknats med utgångspunkt i uppskattade trafikmängder och fordonshastigheter för år 2015. Buller från järnvägs- och vägtrafik har vägts samman.

Utredningen visar att ekvivalent ljudnivå utomhus vid det nedre våningsplanet uppgår till 60-65 dBA såväl mot järnvägen som Götalandsvägen. Ekvivalent ljudnivå på gårdarna varierar mellan 40-55 dBA. Ekvivalent ljudnivå vid de övre våningsplanen blir som mest 71 dBA mot järnvägen. Mot Götalandsvägen uppgår motsvarande nivå till 60-65 dBA. Den ekvivalenta ljudnivån på gårdsfasader uppgår som mest till 55 dBA.

Vid fasader mot järnvägen och vid delar av kvarterens kortsidor uppgår de maximala ljudnivåerna som mest till 91 dBA. Vid fasader mot Götalandsvägen uppgår motsvarande ljudnivåer till 80-85 dBA. På varje gård finns ytor där maximal ljudnivå understiger 70 dBA. Maximala ljudnivåer mot gårdsfasadernas övre våningsplan uppgår huvudsakligen till 70-75 dBA.

Utredningens slutsatser är att de höga bullernivåerna medför mycket höga krav på fasadernas ljudisolering. Det är dock möjligt att klara ljudnivåer inomhus som uppfyller riksdagens riktvärden. I fråga om de ekvivalenta ljudnivåerna utomhus konstateras att riktvärdena 55 dBA respektive 60 dBA överskrids på samtliga fasader mot kvarterens utsidor. Ljudnivån klaras dock mot gårdsfasaderna i kvarter 4. I kvarter 5 finns däremot ingen gård. Bostädernas "tysta" sida skapas här genom delvis inglasade balkonger mot Götalandsvägen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av bullerfrågan

Stockholm har i sin översiktsplan tagit ställning till stadens fortsatta utbyggnad. Översiktsplanens strategi innebär att "staden ska byggas inåt". Nya bostäder ska i första hand lokaliseras till redan exploaterad mark, nära kollektivtrafiken. Strategin syftar bl.a. till att hindra en utglesning av stadsbebyggelsen och därmed också motverka utvecklingen mot ökad bilism. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att även om denna utbyggnadsstrategi ur bullersynpunkt inte är okomplicerad, så överväger de miljö- och stadsmässiga fördelarna.

Kontoret bedömer att motiven för utvecklingen av centrala Älvsjö är mycket starka. Området har synnerligen god tillgång till kollektivtrafik. Vidare finns ett varierat utbud av såväl offentlig som kommersiell service. Den mark som berörs av förslaget är till stor del redan hårdgjord, varför konsekvenserna av en utbyggnad för naturmiljö och rekreation är obetydliga.

Kontoret anser att bostadsprojekt alltid bör planeras som en sammanvägning mellan olika intressen till en bra helhetslösning. Den bebyggelse som omfattas av planförslaget har utformats med hänsyn till bullerförhållandena på platsen. De bullerkrav som tillämpas vid bostadsplanering i Stockholm uppfylls, vilket säkerställs genom planbestämmelser. Kontoret bedömer därför att planförslaget säkerställer en acceptabel ljudmiljö.

I delar av föreslagen bebyggelse kommer döva människor att bo. Forskningen har visat att personer med försämrad hörsel är särskilt känsliga för bullerstörningar. Kontoret vill i detta sammanhang framhålla att bostäderna för döva är enkelsidiga mot gårdarna där riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå klaras. Riktvärdena för ljudnivåer inomhus kommer att klaras. Skyddade uteplatser kan anordnas på gårdarna. Kontoret bedömer mot denna bakgrund att ljudmiljön blir acceptabel även för personer med försämrad hörsel.

Vibrationer

Trafiken på järnvägen och Götalandsvägen ger upphov till vibrationer. Ramböll AB har redovisat vibrationsförhållandena i en utredning. I utredningen redovisas resultat från mätning av vibrationer i två punkter där störningen bedömts vara som störst. Mätvärdena har därefter analyserats med avseende på riktvärden för komfortstörande vibrationer.

Utredningen redovisar att den högsta uppmätta komfortvägda nivån, 4 mm^2 , orsakades av ett långt och tungt lastat godståg. Mätresultatet ska jämföras med riktvärdet $14,4 \text{ mm}^2$. Bedömningen är därför att komfortvägda vibrationer inte kommer att överskrida rikvärdet. Frågan om vibrationer från såväl järnvägen som Götalandsvägen måste dock beaktas i den fortsatta projekteringen.

Skydd mot olyckshändelser*Stambanan och skyddsavstånd*

Byggnadskvarteren föreslås lokaliseras i närheten av stambanan, där transporter av farligt gods sker. Länsstyrelsen i Stockholms län har i rapporten "Riskhänsyn vid ny bebyggelse" klargjort sin syn på frågan om riskhänsyn i planeringen. Av rapporten framgår att en riskanalys bör tas fram om bebyggelse föreslås inom 100 meter från järnväg med farligt gods, om risk därvid kan antas uppkomma. Vidare rekommenderas att mark inom 25 meter från järnvägen bör lämnas fritt från byggnader samt att sammanhållen bostadsbebyggelse bör undvikas inom 50 meter från spårkant. Avsteg från rekommendationerna kan accepteras i centrala och mer tätbebyggda områden, under förutsättning att riskanalysen visar att bebyggelsen blir lämplig.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att huvuddelen av planförslagets två kvarter ligger inom 50 meter från järnvägen. Avstånd till närmaste spår är i huvudsak minst 25 meter. Ett utrymningstrapphus i spetsen på kvarter 5 ligger dock ca 23 meter från spåret.

Risikanalys från programskedet

En riskanalys utarbetades i samband med programarbetet. Analysen kompletterades efter programsamrådet av Brandgruppen AB i enlighet med synpunkter från Stockholms brandförsvär.

I riskanalysen beskrivs och beräknas de risker som transporterna av farligt gods utgör för personer som vistas inom programområdet. Riskanalysen utgår från tre olycksscenarior, där läckage av brandfarlig vätska med påföljande brand utgör det dimensionerande olycksfallet. Den framräknade risken jämförs med Räddningsverkets kriterier för riskvärdering. Utredningens slutsats är att risken vid små olyckor *måste* reduceras, medan risken vid större olyckor *bör* reduceras.

För att reducera risken vid små olyckor föreslås i riskanalysen att en murkonstruktion uppförs mellan spårområdet och byggnadskvarteren. Risken vid större olyckor föreslås reduceras genom åtgärder på de planerade byggnaderna.

Risikanalys för aktuellt projekt

Brandskyddslaget AB har utarbetat en riskanalys för nu aktuellt projekt. Utredningen baseras delvis på riskanalysen från programarbetet.

I den projektspecifika riskanalysen konstateras att delar av bebyggelsen planeras för människor som kan ha svårt att uppfatta riskfyllda situationer och som kan ha svårt att utrymma på egen hand. Stora krav bör därför ställas på säkerheten.

Av utredningen framgår att förslaget är positivt utformat ur risksynpunkt, då få bostadsytor vänder sig mot järnvägen. Att ett trapphus ligger ca 23 meter från spåret bör kunna godtas. Sannolikheten att ett urspåret tåg träffar just denna byggnadsdel är relativt liten. Risken för personskador bedöms inte heller vara så stor, då människor inte vistas mer än tillfälligt i trapphuset.

Liksom i tidigare riskanalys föreslås att en mur eller motsvarande uppförs mellan byggnader och spår samt att riskreducerande åtgärder vidtas på de planerade byggnaderna. Utredningens slutsats är att en god säkerhet sannolikt kan uppnås med hjälp av åtgärderna.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av riskfrågan

Stadsbyggnadskontoret har tidigare i denna beskrivning redogjort för motiven till utbyggnaden av Älvsjö centrum. Med hänvisning till de tidigare redovisade övervägandena bedömer kontoret att avsteg från rekommenderade riskavstånd bör godtas.

Kontoret konstaterar att riskanalysen fastslagit att en murkonstruktion måste uppföras mellan spårområde och bebyggelsen. Syftet med en sådan mur är att begränsa den alltför höga risken vid små olyckor. Kontoret har i detaljplanen infört bestämmelse att en tre meter hög skärm ska uppföras mellan järnvägen och bebyggelsen. Skärmen förhindrar i första hand att människor eller fordon närmar sig spårområdet. Den kan även begränsa strålning och tryckpåverkan vid en mindre explosion inom spårområdet.

Kontoret noterar vidare att riskanalyserna angivit att säkerhetshöjande åtgärder på de föreslagna byggnaderna bör vidtas i syfte att reducera skador som kan

uppstå vid större olyckor. Kontoret delar denna bedömning. I riskanalyserna har bl.a. följande förslag till åtgärder lämnats:

- personintensiva utrymmen bör inte lokaliseras mot järnvägen,
- utrymningsvägar bör i första hand mynna mot den "säkra" sidan,
- fasader på bostadshus kan utföras i s.k. obrännbara material,
- stommen kan dimensioneras för ökad horisontallast,
- åtgärder med fönster mot spåren kan vidtas,
- särskilda förutsättningar bör gälla för ventilationssystemet.

Kontoret konstaterar att detaljplanen inte omöjliggör de föreslagna åtgärderna. Vilka åtgärder som ska vidtas bör dock inte med bindande verkan bestämmas i detaljplanen. Denna fråga får istället avgöras i samband med bygglov och bygganmälan, då detaljkunskapen om byggnaderna är större. I planen har därför införts bestämmelse att byggnader ska utföras så att risken för personskador vid olycka på järnvägen begränsas i rimlig omfattning. Genom bestämmelsen fastslås byggherrens ansvar att utreda, föreslå och genomföra säkerhetshöjande åtgärder i fråga om byggnader. Byggherren är skyldig att senast i samband med bygganmälan inför stadsbyggnadsnämnden styrka att hans förslag uppfyller detaljplanens krav.

Kontoret anser sammanfattningsvis att detaljplanen säkerställer att markanvändningen inom planområdet blir lämplig med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Luftkvalitet

Halterna av kvävedioxid och partiklar PM10 längs Götalandsvägen underskrider gällande miljö kvalitetsnormer. Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medverka till att någon av normerna överträds.

Dagvatten

Jorden inom planområdet består av fyllnadsmassa på lera. Efter planens genomförande kommer en stor del av planområdet att utgöras av hårdgjord mark. Infiltration av dagvatten inom planområdet bedöms mot denna bakgrund som olämplig. Istället bör, så långt möjligt, åtgärder som fördröjer dagvatten användas. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvatten med tungmetaller eller andra miljögifter.

Markföroreningar

En översiktlig markmiljöundersökning har utförts. Provtagningarna visar att markföroreningar förekommer ställvis inom området. Noggrannare undersökningar samt förslag på saneringsåtgärder ska redovisas senast i samband med bygganmälan. Hantering av markföroreningar ska ske i samråd med miljöförvaltningen.

Kulturmiljö

Planförslaget berör inga kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Natur

De planerade åtgärderna berör inga områden med dokumenterade ekologiska eller rekreativa värden.

Samlad bedömning av detaljplanens miljöpåverkan

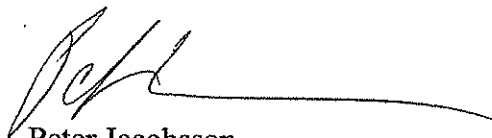
Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap. 18 § plan- och bygglagen (PBL). Planförslaget behandlar användningen av ett litet område på lokal nivå. Förslaget bedöms inte strida mot gällande översiktplan eller några andra kommunala riktlinjer. Något naturområde med erkänd nationell eller internationell skyddsstatus påverkas inte. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra någon väsentlig risk för miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljö-, hälso- och säkerhetsfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas ovan i denna beskrivning.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Detaljplanens genomförandetid föreslås sluta fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE

Planförslaget har upprättats av stadsbyggnadskontoret genom Daniel Linder.



Peter Jacobsson
Planchef



Daniel Linder
Planhandläggare



STADSBYGGNADS KONTORET

Strategiska avdelningen
Daniel Linder
Tfn 08-508 27 256

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING 1 (2)

2007-01-12

S-Dp 2005-09797-54

Förslag

Detaljplan för
del av fastigheten Solberga 1:1 m.m.
i stadsdelen Solberga
i Stockholm
S-Dp 2005-09797-54.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Plansamråd	första kvartalet 2007
Utställning	andra kvartalet 2007
Antagande	tredje kvartalet 2007
Laga kraft	fjärde kvartalet 2007
Byggstart	fjärde kvartalet 2007

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och ansvarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder.

Danator AB, genom dotterbolaget Kv 4 S-berga KB, ansvarar för genomförandet av åtgärder på kvartersmark.

Stockholms stad, genom exploateringskontoret, ansvarar för åtgärder på allmän plats samt för uppförande av komfortskärm mot järnvägen.

Genomförandet och dess konsekvenser för staden ska regleras i en överenskommelse om exploatering mellan staden (exploateringsnämnden) och byggherren. Exploateringskontoret ansvarar för att erforderliga avtal träffas.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås upphöra fem år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Markägförhållanden

Föreslaget planområde omfattar delar av fastigheterna Solberga 1:1 samt Prästgårdsvreten 1, vilka ägs av staden. I planområdet ingår vidare del av fastigheten Norrmalm 5:1, vilken ägs av Banverket. Den del av Banverkets mark som ingår i planområdet kommer att överföras till staden.

Fastighetsplan

För planområdet finns ingen gällande fastighetsplan. Ny fastighetsplan bedöms inte vara nödvändig.

Fastighetsbildning

I samband med plangenomförandet bildas ett antal fastigheter varav några är tänkta att avstyckas som tredimensionella fastigheter. Beroende på val av fastighetsindelning kan kraven på byggnadsteknisk åtskillnad i fastighetsgräns komma att variera.

Fastighetsbildning ska vara genomförd innan bygglov beviljas.

Gemensamhetsanläggning, servitut och ledningsrätt

Gemensamhetsanläggning ska bildas för kvartersgata mellan bebyggelsen och järnvägen (Järnvägsgatan).

Vid fastighetsbildningen bestäms om gemensamhetsanläggning även ska bildas för garage, infarter, gårdar och annat som är gemensamt.

Framtida drift och underhåll av komfortskärm ska regleras i avtal eller servitut. Berörda avtalsparter är staden, Banverket och byggherren.

Rätt till allmänna ledningar på kvartersmark ska säkras med servitut eller ledningsrätt.

Varje fastighets behov av parkering ska tillgodoses inom den egna fastigheten. I det fall erforderligt antal parkeringsplatser inte kan anordnas inom viss fastighet får behovet av parkering tillgodoses inom annan fastighet i planområdet. Rätt till parkering ska i sådant fall regleras med gemensamhetsanläggning eller servitut.

EKONOMISKA FRÅGOR

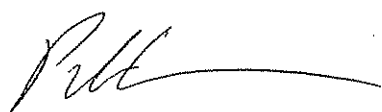
Planens genomförande bedöms medföra normala exploateringskostnader för staden. Intäkterna ska användas för att täcka stora exploateringsutgifter för utbyggnaden inom programområdet Älvsjö centrum. I detta skede kan endast en grov kostnadsbedömning göras där stadens sammanlagda investeringar inom Älvsjö programområde bedöms att komma överstiga intäkterna.

TEKNISKA FRÅGOR

Ledningar för teknisk försörjning finns framdragna i området.

MEDVERKANDE

Genomförandebeskrivningen har upprättas av Daniel Linder efter samråd med Henrik Trofast, lantmäterimyndigheten och Andris Rozenbachs, exploateringskontoret.



Peter Jacobsson
planchef



Daniel Linder
handläggare