



STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Magnus Bäckström

Tfn +46 08-508 272 30

Bilaga 3

DNR 2012-02540-54

2014-01-02

REVIDERAD 2014-04-01

I(27)

Planbeskrivning Detaljplan för Älvsjö centrum, etapp 3, Solberga I:I i stadsdelen Solberga

Dp 2012-02540



Sammanfattning

Syftet med förnyelsen i området är att skapa en sammanhängande stadsmiljö och ett attraktivt centrum för stadsdelen Älvsjö. Detaljplanen syftar till att fullfölja planerna för stadsutvecklingsområdet centrala Älvsjö genom att möjliggöra två nya bebyggelsekvarter mellan Götalandsvägen och järnvägen.

Planförslaget utgör den sista etappen av stadsutvecklingsområdet centrala Älvsjö. Exploateringskontoret har markanvisat aktuellt område till NCC och Botrygg. Inom planområdet föreslås ett kvarter med byggnader i fem till sju våningar med ca 150 små lägenheter samt ett kvarter med hotell/kontor om 16 våningar med ca 250 rum. Kvarteren har lokaler i bottenvåning mot allmän gata och parkering sker i garage samt på kvartersgator. Husen ska utformas för att klara störningar från trafik och ges en modern gestaltning, som bidrar till den nya stadsmiljö som nu byggs i Älvsjö centrum.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget kommer att bidra till att skapa en sammanhängande stadsmiljö och ett attraktivt centrum för stadsdelen Älvsjö. Detaljplanen hanteras med normalt förfarande enligt PBL.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd:	130121 - 130301
Granskning:	140115 - 140212
Antagande:	våren 2014

Innehåll

Planbeskrivning Detaljplan för Älvsjö centrum, etapp 3, Solberga 1:1 i stadsdelen Solberga.....	1
S-Dp 2012-02540	1
Sammanfattning	2
Miljöbedömning.....	2
Tidplan.....	2
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag.....	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	6
Geotekniska förhållanden	6
Hydrologiska förhållanden.....	6
Befintlig bebyggelse - stadsbild.....	7
Service.....	7
Gator och trafik	7
Kollektivtrafik	8
Störningar och risker	12
Planförslag	13
Bebyggelse	13
Gator och trafik	16
Gestaltungsprinciper	17
Teknisk försörjning.....	17
Konsekvenser	18
Behovsbedömning.....	18
Landskapsbild/ stadsbild	18
Solstudie.....	18
Miljökvalitetsnormer för vatten	20
Miljökvalitetsnormer för luft.....	21
Markföroreningar.....	21
Vibrationer	21
Störningar och risker	22
Tidplan	26
Genomförande	26
Organisatoriska frågor.....	26
Fastighetsrättsliga frågor	27
Ekonomiska frågor.....	27
Tekniska frågor.....	27
Genomförandetid	27

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning och gestaltningsprogram.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *PM vibrationer, Ramböll 2012-05-04, rev 2013-11-14.*
- *Detaljerad riskanalys, Brandskyddslaget, 2013-11-11.*
- *Bullerutredning, Ramböll 2013-11-11, rev 2014-03-14*
- *Principer för fördröjning och lokalt omhändertagande av dagvatten, Topia Landskapsarkitekter 2012-10-25*
- *Miljöteknisk markundersökning och riktlinjer för masshantering inom kv 4 och 5, Älvsjö C, Tyrens 2012-11-28*
- *PM Bedömning av luftkvalitet vid resecentrum, Älvsjö centrum, Sweco 2009-11-18*
- *Teknisk PM Geoteknik, Grontmij, 2014- 03-21*

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Magnus Bäckström

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med förnyelsen i området är att skapa en sammanhängande stadsmiljö och ett attraktivt centrum för stadsdelen Älvsjö. Detaljplanen syftar till att fullfölja planerna för stadsutvecklingsområdet centrala Älvsjö genom att möjliggöra två nya bebyggelsekvarter mellan Götalandsvägen och järnvägen.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet, som är ca 13500 m² stort, ligger i centrala Älvsjö och avgränsas av Götalandsvägen och järnvägen (Västra Stambanan) samt Perronggatan sydväst. I dagsläget används planområdet i huvudsak som etableringsyta när intilliggande kvarter bebyggs. Marken ägs av Stockholms stad.



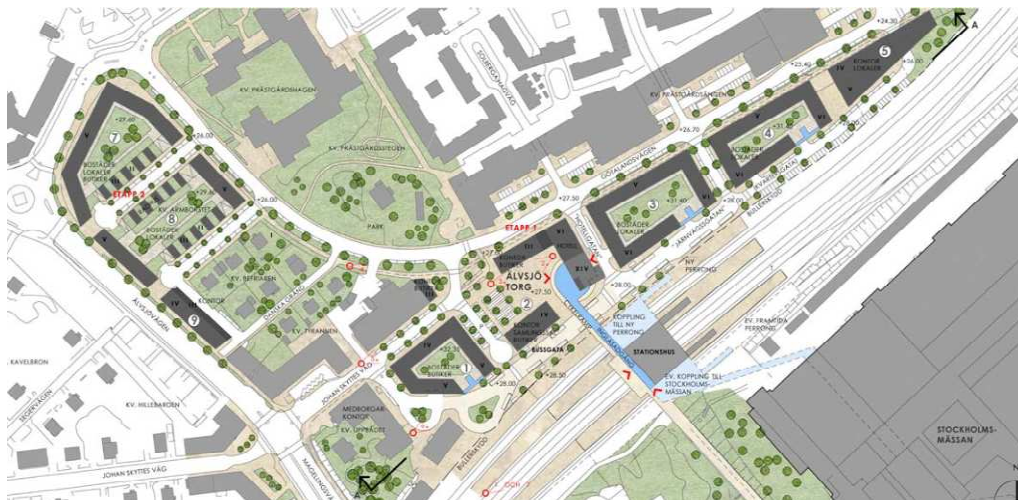
Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm redovisas Älvsjö centrum som en av stadens tolv tyngdpunkter/stadsutvecklingsområden. Pågående planering ska förbättra stadsmiljön och stärka Älvsjö som tyngdpunkt. Vidare anges att Älvsjös roll som nav för ett hållbart resande i södra regionen ska utvecklas. Pågående och framtida stadsutveckling bör kopplas till framtida förstärkningar av kollektivtrafiken.

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.



Programförslaget med den nya bebyggelsen markerad i mörkgrått.

På grund av ändrade marknadsförutsättningar med ökad andel bostäder och minskad andel kontor bearbetades därefter förslaget och redovisades för stadsbyggnadsnämnden i juni 2006. Nämnden beslutade då att uppdraga åt stadsbyggnadskontoret att påbörja detaljplaneringen i området.

Detaljplan

Större delen av planområdet är inte planlagt. För en mindre del av området gäller del av plan 7873 från 1980 vilken anger användningen allmänt ändamål och gatumark. Väster om planområdet genomförs nu tidigare detaljplaneetapp för Älvsjö Centrum (P2004-18069) från 2010.

Markanvisning

Mark för kvarter 4 anvisades av Exploateringsnämnden 2011-08-25 till NCC Boende AB. Mark för kvarter 5 anvisades av Exploateringsnämnden 2012-04-19 till Botrygg Förvaltningsfastigheter AB.

Riksintressen

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

Förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Av byggnadsgeologisk karta över Stockholm (1978) framgår att marken inom planområdet samt närområdet utgörs av lera. I miljöteknisk markundersökning 2012 konstateras att området består av fyllnadsmassor med en mäktighet upp till ca 7-8 meter. Markföroreningar som är vanligt förekommande inom och i angränsning till spårområden har påträffats.

Teknisk försörjning

Ledningar för teknisk försörjning finns framdragna i området. En större spillvattenledning korsar i nord-sydlig riktning planområdets mitt.

Hydrologiska förhållanden

Dagvatten

Det dagvatten som inte infiltreras eller på annat sätt tas omhand på tomten avleds till det kommunala systemet för dagvatten. Från stationsområdet avleds det via mässområdet ut mot Magelungsvägen, därefter via en tunnel som mynnar i Mälaren vid Eolshälls Gård. Under perioden oktober – april släpps vattnet direkt ut i Mälaren. Under perioden maj- september hålls en lucka stängd och då pumpas vattnet vidare mot Syvab:s reningsverk så när som på ett basflöde på ca 30 l/s som går ut i Mälaren. (Enligt uppgifter från Stockholm vatten.)

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Magelungen (6557041-163474), men dagvattnet leds ut till Mälaren. Enligt VISS augusti 2013 har Mälaren god ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren är god ekologisk status 2015 och god kemisk ytvattenstatus 2015 med tidsfrist till 2021(enligt 19FS 2009:36).

Befintlig bebyggelse - stadsbild

Det finns ingen befintlig bebyggelse inom planområdet. Området är idag en etableringsyta när intilliggande kvarter bebyggs. Området har tidigare varit en uppställningsyta med industriell karaktär och uppfattats som en ödlig och oattraktiv plats. Bebyggelsen norr om planområdet, Prästgårdsgärdet, består av relativt storskalig bostadsbebyggelse från 1980-talet med kontorshus och parkeringshus närmast Götalandsvägen. Söder om planområdet, på andra sidan järnvägen, ligger Stockholmsmässan.

På fastigheten Prästgårdsvreten 2, norr om aktuellt planområde, finns en energianläggning med hög skorsten. Anläggningen är nedlagd och kommer inte att startas igen. Fortum har fattat beslut om avveckling, men det finns ingen tidplan för detta än.



Planområdet ifrån Älvsjö station

De första etapperna av Älvsjö centrum nu uppförs öster om planområdet. Med de nya kvarteren bostadskvarteren och ett nytt torg skapas en mer attraktiv och sammanhängande stadsmiljö mellan de äldre kvarteren i Älvsjö centrum och Älvsjö station.

Service

Serviceutbudet i nuvarande Älvsjö centrum inkluderar livsmedelsaffär, apotek, vårdcentral, bibliotek och medborgarkontor.

Gator och trafik

Gatunät

I området pågår upprustning av Götalandsvägen enligt utbyggnadsplanerna för Älvsjö centrum. Vidare anläggs nu nya Älvsjö stationsgata samt Perronggatan för att busstrafiken ska kunna angöra bytespunkten Älvsjö Station väster om planområdet.

Gång- och cykeltrafik

Gång och cykelväg byggs nu ut på Götalandsvägens södra sida.

Kollektivtrafik

Framtida kollektiva färdmedel – utredningar

Söderort har generellt god tillgänglighet till kollektivtrafik där stommen utgörs av de gröna och röda tunnelbanelinjerna samt pendeltågsnätet. Älvsjö och omgivande områden i Stockholm söderort expanderar ännu snabbare än länet som helhet. För att möta tillväxten i söderort föreslås bl a trafiksystemen runt Älvsjö förstärkas.

Utredningar om en framtida snabbspårväg och en förlängning av tunnelbanans gröna linje till Älvsjö har tagits fram. Nedan följer korta redovisningar av utredningarna. I detaljplanen har föreslagen till framtida kollektivtrafik inarbetats för att inte hindra en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken.

Utredning snabbspårväg

I samarbete med regionplanekontoret, Trafikförvaltningen (SL) och Huddinge kommun har staden gjort en förstudie för en snabbspårväg mellan Älvsjö och Flemmingsberg. Trafikförvaltningen har därefter tagit fram en slutrapport för förstudie Spårväg syd.



Förstudie Spårväg syd- Slutrapport, 2012

Avsikten är att Spårväg syd ska förbättra tvärförbindelserna inom och mellan södra Stockholm och Huddinge. Genom spårvägen skapas förutsättningar att utveckla bostäder, arbetsplatser och handelsområden i området. Bland de viktiga regionala kärnorna ryms Flemingsberg, Kungens kurva, Skärholmen, Fruängen och Älvsjö.

Etapp 1 i Spårväg syd föreslås dras mellan Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen. För etapp 2, mellan Kungens kurva/Skärholmen och Älvsjö, kan även övergångslösningar, som separata bussfiler utredas.

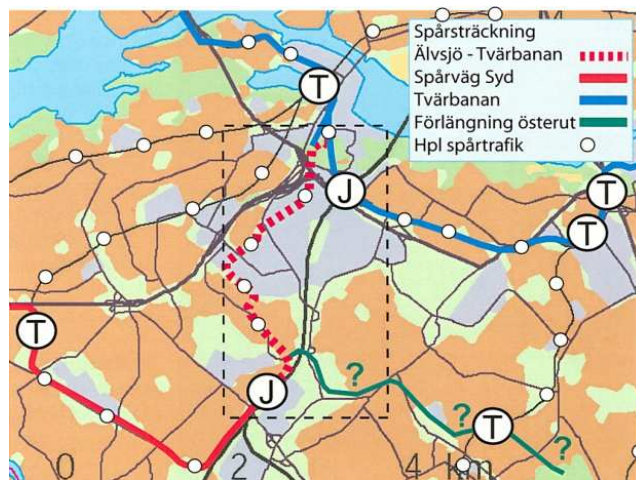
Spårväg syd är en del i Stockholmsöverenskommelsen och ingår i länsplanen för 2010–2021



Föreslagna dragningar mellan Älvsjö och Fruängen. De heldragna linjerna visar alternativa sträckningar och de streckade linjerna är varianter på dessa. Förstudie Spårväg syd- Slutrapport, 2012

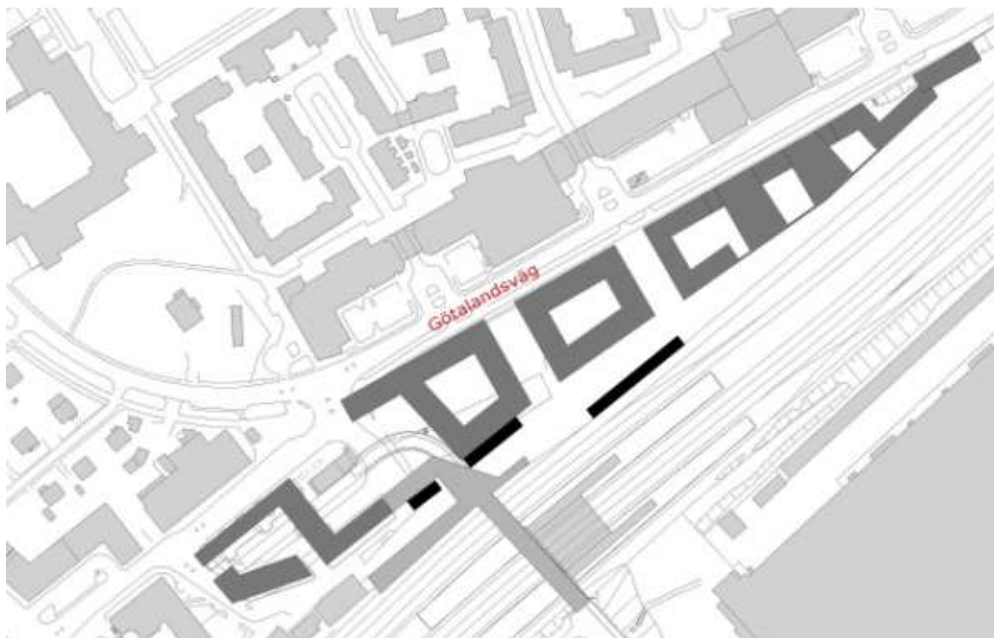
Den 16 oktober 2012 beslutade trafiknämnden i Stockholms landsting att godkänna Trafikförvaltningens förstudie om Spårväg syd. Trafikförvaltningen fick även i uppdrag att gå vidare med en fördjupad utredning om Spårväg syd. SL fortsätter därmed att planera för en framtida spårväg.

Vidare har studier också gjorts för att utreda möjligheten att förbinda Älvsjö med befintlig tvärbana i Årsta.



*Utredning 2002:
Sträckningsstudie för
sammanbindningsbana
mellan Älvsjö och befintlig
tvärbana i Årsta.*

En förprojektering har gjorts för att studera hållplatslägen för en snabbspårväg i Älvsjö. Syftet med studien är att se till att planerad utbyggnad inte omöjliggör en framtida snabbspårväg. I utredning 2008 är snabbspårvägen tänkt att ledas in på den planerade bussgatan vid det nya resecentret. Hållplatserna placeras längs bussgatan i nära anslutning till perronger för effektiva omstigningar mellan de olika trafiklagen.



Situationsplan. Svarta streck visar hållplatslägen för tvärbanan.

I nuläget diskuteras även ett alternativ med spårdragning på Götalandsvägen. Den möjliga framkomligheten (gatubredd) på Götalandsvägen begränsas här av intilliggande gällande detaljplan för Älvsjö Centrum 2004-18069, där genomförande pågår. Trafikförvaltningen arbetar i dagsläget med en rapport där man studerar möjligheterna att utveckla ett BRT - system (Bus Rapid Transit), som kan byggas om till spårväg och anslutas till Spårväg syd Etapp 1.

Utredning tunnelbana

I översiktsplanen och i Stockholmsutredningens infrastruktursatsning ingår en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö. Utredningen visar att det är möjligt att anordna en underjordisk tunnelbanestation i direkt anslutning till resecentret. I dagsläget finns det inga mer konkreta förslag till sträckning och inga politiska beslut tagna kring en eventuell framtida förlängning.

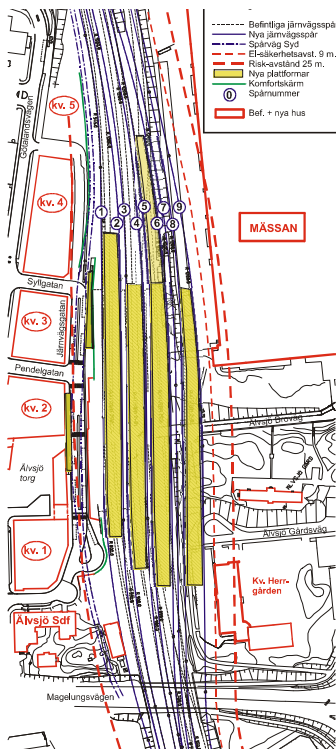


Tunnelbaneförlängning Hagsätra-Älvsjö. Utredning 2002:

Tre olika alternativ finns, två av alternativen är tunnelförlagda och ett av alternativen är ytförlagd där spåren ligger på bank.

Utredning stambanan

I Stockholms översiktsplan anges att Älvsjös betydelse som viktig trafikknutpunkt kan förstärkas genom att fjärr- och regionaltåg stannar i området. Banverket, Explk, SL och SBK har utrett möjligheten att förstärka Älvsjö som trafikknutpunkt. Att uppgradera Älvsjö station är förenat med höga kostnader och stora ingrepp i spårområdet vid ombyggnaden. Utredningen visar dock att en utbyggnad är möjlig om behov och önskan finns i framtiden.



Utredning 2008:

Utredningen visar att en utveckling av spårområdet är möjlig och en översiktlig spårplan har utarbetats. Den visar på stora om- och nybyggnadsbehov för stationen vid trafikering med regionaltåg; till nio spår och fyra plattformar (jämfört med dagens två plattformar). Bredden för stationsområdet blir ca. 90 meter vilket är drygt 30 meter bredare än dagens spårområde. En genomgripande ombyggnad krävs av hela stationsområdet med anslutande spår. Planerad centrumbebyggelse på västra sidan av stationen gör att huvudparten av breddökningen sker österut.

Staden har tillsammans med banverket (idag trafikverket) utrett det framtida utrymmesbehovet för järnvägen. Perspektivet har varit 30 år framåt. Trafikverkets uppfattning idag är att fler spår vid Älvsjö kan komma att behövas för framtiden med en utveckling av spårområdet enligt utredningen från 2008. Planförslaget behöver därför beakta att framtida järnvägsspår ska kunna ligga tre meter väster om befintligt järnvägsspår närmast centrum.

Resultatet av utredningen är att staden förvärvar ca hälften av den mark som berörs av utbyggnaden av Älvsjö centrum. Trafikverket har även på stadens uppdrag byggt fundamentet till komfortskärmen m m som skiljer Älvsjö stationsgata från spårområdet.

Störningar och risker

Buller

Planområdet är så utsatt för buller från alla riktningar, främst från järnvägen och Götalandsvägen.

Risk

Transporterna av farligt gods på stambanan utgör risk för personer som vistas i området vid järnvägen. Säkerhetshöjande åtgärder behöver undersökas.

Förorenad mark

Vid en översiktlig markundersökning år 2000 konstaterades att marken inom planområdet innehåller föroreningarna nickel, bly, koppar, arsenik, olja och PAH i halter som överskrider riktvärden för bostadsbebyggelse. Innan marken exploateras måste en utökad markundersökning göras.

Vibrationer

Vid byggnation av bostäder på lermark intill väg och järnväg finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna.

Planförslag



Planområdet är en del av framtida Älvsjö centrum och ligger i ett strategiskt läge nära bussterminal och Älvsjö station, som är en av Sveriges största järnvägsstationer sett till antalet resenärer. Den planerade strukturen i Älvsjö Centrum bygger vidare på den äldre struktur som finns i området. Inom planområdet föreslås två nya kvarter, ett bostadskvarter och ett hotellkvarter. Kvarteren är de två sista (kvarter 4 och 5) raden av fem nya kvarter i Älvsjö Centrum utmed Järnvägen.

Bebyggelse



Planområdets byggbara ytor begränsas framförallt av Götalandsvägens gaturum och skyddsavstånd från järnvägen, vilket ger relativt grunda kvarter med bullerkällor i alla riktningar. Bostadskvarteret ges slutna kvartersformer för att skydda mot buller. I kvarter 5 är detta inte möjligt och här möjliggörs ett smalt kvarter innehållande kontor/hotell med en 16 våningar hög accentbyggnad, som blir ett nytt landmärke i Älvsjö.

Den nya kvartersstrukturen med nya gator ansluter till Götalandsvägen och skapar mer stadsmässiga gatumuljörer. Kvarteren ska ha lokaler i bottenvåning mot allmän gata.

Bostadskvarteret, Kvarter 4



Kvarter 4 , Vy från järnvägen

Kvarter 4 innehåller en bostadsbebyggelse i 5-7 våningar. Kvarteret får en sluten form med 4 sammanbyggda huskroppar. Husen är sammanbyggda med glasskärmar, som skyddar från buller samtidigt som detta ger rymd och släpper in ljus till den annars trånga gården. Husen har entréer mot gata och en gemensam garage-/källarvåning, som gården ligger ovanpå.

Kvarteret innehåller ca 10 500 kvm BTA (ljus) varav ca 400 kvm utgörs av lokaler. Detta motsvarar ca 100 normallägenheter à 100 kvm BTA(ljus), men projektet planeras i dagsläget innehålla ca 150 små lägenheter. Lokaler för centrumändamål ska lokaliseras i bottenvåningar utmed allmänna gator, Götalandsvägen och Perronggatan. Centrumändamål kan vara butiker, service, kontor, gym, föreningslokaler, restaurang m.m. som bör ligga centralt. Verksamheten får inte vara störande för intilliggande bostäder. Lokalerna kan i mindre omfattning även användas som bostadskomplement t ex tvättstuga eller cykelförråd. Balkonger får endast placeras in mot gården.

Hotellkvarteret, Kvarter 5



*Kvarter 5 ,
Vy från
Götalandsvägen*

Kvarteret ligger sist i ordningen på Götalandsvägen och blir ett gestaltningsmässigt avslut på den nya stadsutvecklingen vid Älvsjö centrum. Då kvarteret är för grunt för att kunna innehålla bostäder med hänsyn till platsens bullerutsatta läge föreslås en hotellbyggnad med möjlighet till kontor . Kvarteret innehåller ca 9 600 kvm ljus BTA och hotellet kommer uppskattningsvis bestå av ca 250 rum.

Den smala och kilformade tomten har egna bebyggelseförutsättningar och frikopplas något från kvarteretsstrukturen i de övriga etapperna. Planen medger ett smalt 16 vånings skivhus i Götalandsvägens riktning med sammanbyggd lägre husvolym mot bostadskvarteret. 16-våningsdelen höjer sig över övrig äldre och ny bebyggelse. Den höga delen kommer att synas från långt håll och markera centrala Älvsjö i omgivningen. Ovan Götalandsvägen och vid den nordöstra gaveln vid tionde våningen kragar byggnaden ut ett par meter. Fasadsprånget tecknar en tydlig siluett av byggnaden.

Den lägre delen inordnar sig de kringliggande husens skala och drar sig undan Götalandsvägens gatuliv så att en liten entréplats bildas framför hotellets entré. I entréplan kommer ett café och/eller en mindre restaurang beredas plats, möjligheterna att inrymma ytterligare lokal för serviceverksamhet utreds under projekteringen.

Inom kvarteret ligger ett parkeringsdäck i en våning. Parkeringsdäckets fasad mot Götalandsvägen är en fristående byggnad men ansluter i gatuplan till hotellbyggnaden.

Gator och trafik

Gatunät

De nya gatorna i området ansluter till Götalandsvägen som nu upprustas. Nya kvartersgator anläggs mellan kvarter 4 och 5 samt längs med järnvägen för att kunna angöra alla hus. Infart (eventuellt även utfart) sker från Götalandsvägen via gatan mellan kvarteren 4 och 5, emedan gatan längs järnvägen enkelriktas så att endast utfart sker vid Älvsjö stationsgata i sydväst och Götalandsvägen i nordost. Utfarten mot Götalandsvägen ska tydligt avskiljas ifrån intilliggande in- och utfart till den gamla panncentralen.

Parkering

Parkeringsbehovet är bedömt efter de riktlinjer för parkeringstal som finns för ytterstaden samt erfarenheter av parkeringsbehovet i omkringliggande kvarter. Hänsyn har tagits till det extremt goda kollektivtrafikläget, som i framtiden planeras bli ännu bättre, samt att goda förutsättningar för cykelparkering ska finnas.

För bostadskvarteret bedöms parkeringsbehovet uppgå till 63 parkeringsplatser, vilket motsvarar ca 0,6 parkeringsplatser/normallägenhet à 100 kvm BTA(ljus). Yta för cykelparkering ska finnas med minst 2,5 platser/normallägenhet à 100 kvm BTA(ljus). Hotellet bedöms ha ett parkeringsbehov på 60 p-platser.

På grund av att grundvattennivån i området ligger nära markytan förläggs garage ovan mark och husen utformas med upphöjda gårdar. Detaljplanen möjliggör parkering för boende i garage inom kvarteret (40 p-platser) samt på kvartersgatan (23 p-platser). Vid hotellet möjliggörs 23 platser i garage/däck och 38 platser på kvartersgatan samt på ytan ovan p-garaget. Ytterligare ca 10 kantstens parkeringar tillkommer på Götalandsvägen för besökare och kunder.

I staden pågår utredningsarbete om att tillämpa flexibla parkeringstal/gröna parkeringstal. Tanken är att byggherren ska kunna erbjuda positiva mobilitetstjänster, t ex en bilpool, i utbyte mot reducerat parkeringstal. Möjlighet kan finnas att tillämpa detta för aktuellt projekt och eventuell reduktion av parkeringstalet kan då prövas i bygglovskedet.

Gång- och cykeltrafik

Gång och cykelväg byggs nu ut på Götalandsvägens

Kollektivtrafik

Planområdets närhet till Älvsjö Station och dess bytestpunkt ger mycket goda kollektivtrafikförbindelser. Den befintliga busshållplatsen på Götalandsvägen vid det föreslagna hotellet föreslås flyttas något västerut för att underlätta hotellets garageinfart.

Planförslaget följer den struktur som tagits fram i tidigare planarbete. Tidigare planerad dragning av spårväg inom spårområdet, söder om planområdet, kommer att vara möjlig. Den befintliga gatubredden på Götalandsvägen ändras inte och kommer därmed inte påverka möjligheten med alternativ spårdragning i Götalandsvägen. Planförslagets bedöms därför inte påverka möjligheterna för en dragning av spårväg till och genom Älvsjö.

Planförslaget bedöms inte heller påverka möjligheterna att bygga ut Älvsjö station till en regional- eller fjärrtågsstation. För att i möjligaste mån underlätta för en framtida utbyggnad av tunnelbana till Älvsjö Centrum med en station under jord reglerar detaljplanen lägsta schaktningsnivå till + 0,0 meter över nollplanet.

Komfortskärm

Mellan järnvägen och den nya bebyggelsen uppförs en tre meter hög s.k. komfortskärm. Skärmens syfte är i första hand att skapa en trevlig miljö utmed kvartersgatan samt att dämpa järnvägsbuller i utomhusmiljön. Skärmen utgör även ett skydd för parkerade bilar mot fallande snö/is från passerande tåg. Skärmen hindrar dock inte ett urspårande tåg. På skärmen finns möjlighet att montera belysning.

Tillgänglighet

De nya bostäderna kommer att vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Bebyggelsens entréer ligger i anslutning till allmän gata eller kvartersgata. Handikapparkering kan ordnas utmed gatorna och i garage.

Gestaltungsprinciper

Kvarteren skapar mot järnvägen en gemensam bebyggelsefront i sex våningar där husen gestaltas med hänsyn till att de även upplevs från avstånd. Mot Götalandsvägen är kvarteren i huvudsak 5 våningar och har en högre detaljeringsnivå i t ex bottenvåningen.

Trapphusentréer vänder sig mot gatan och lokaler med verksamheter och bostadskomplement placeras i husens bottenvåningar mot de allmänna gatorna. Lokaler placeras med fördel i husens hörn. Bottenvåningarna formar till stor del upplevelsen av gaturummet det är därför här viktigt att stor omsorg ägnas åt material och detaljer. Slutna partier i bottenvåningarna ska därför undvikas.

Skarvar från prefabricerade fasadelement får inte synas undantaget om skarvarna är en betydande del av byggnadens gestaltning. Bebyggelsen och den yttre miljön ska i allt väsentligt utformas enligt gestaltungsprogram, där mer detaljerade riktlinjer för husens och den yttre miljöns gestaltning redovisas

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Bebyggelsen ansluts till det kommunala VA nätet.

Energiförsörjning

Bebyggelsen ansluts till fjärrvärmenätet

Avfallshantering

Kvarteren är möjliga att ansluta till befintligt sopsugsystem. Alternativt kan sophantering ske med s k sopkasuner inom kvartersmark.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Landskapsbild/ stadsbild

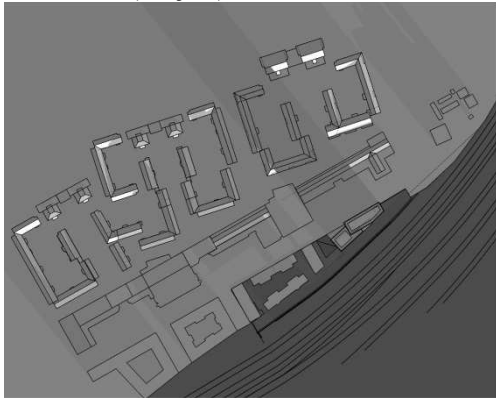


Planförslaget medför att Älvsjö centrum får en mer stadsmässig och sammanhängande stadsmiljö vid Älvsjö station i enighet med detaljplanens syfte. Den höga hotellbyggnaden kommer att synas på avstånd i landskapet och blir ett landmärke för Älvsjö centrum och markerar Älvsjö tillsammans med Rica Talk Hotell vid Stockholmsmässan.

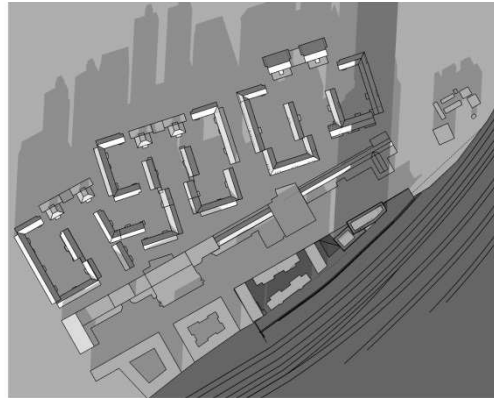
Solstudie

Den höga hotellbyggnaden kommer att kasta en slagskugga på sin omgivning. Solstudier för området vid olika tidpunkter och årstider har utförts. Skuggningen från hotellet påverkar närliggande bebyggelse främst på förmiddagen.

Vintertid (20 jan):



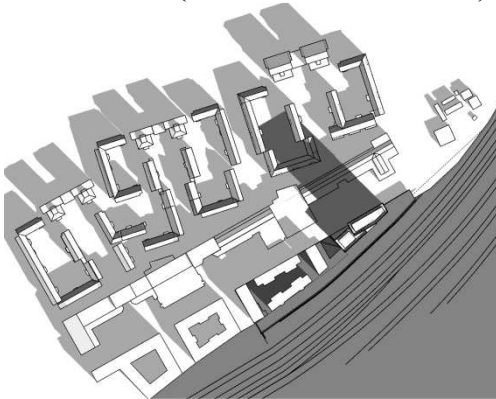
Kl 9.00



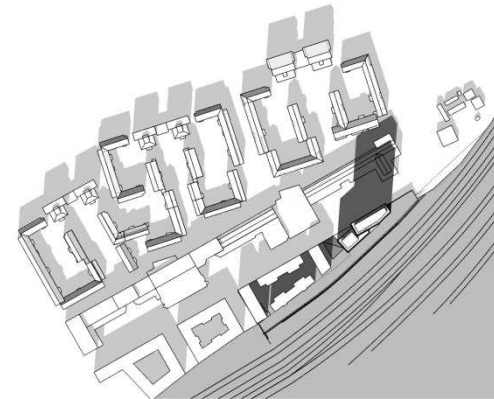
Kl 12.00

Vintertid kastar den höga byggnaden en längre skugga då solen står lågt. På vintern är dock utemiljön överlag skuggig då befintlig bebyggelse skuggar gårdarna i stor utsträckning.

Vår och höst (20:e mars och 20:e okt):



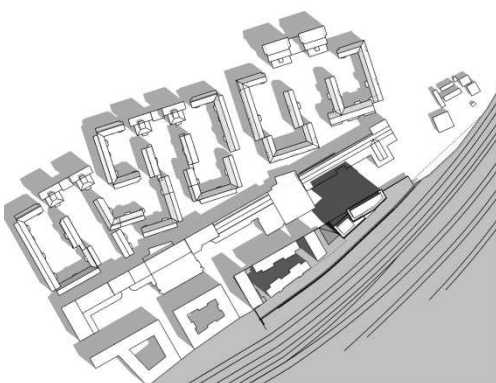
Kl 9.00



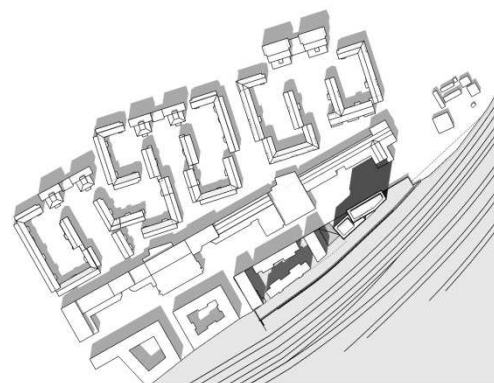
Kl 12.00

Höst och vår påverkar slagskugga från hotellbyggnaden främst fasader i kvarteret med kontor/verksamheter på motstående sida av Götalandsvägen. Bakomliggande bostadskvarter kring Solberga ängsväg får delar av sydfasaden skuggad under förmiddag (kl 9). Under eftermiddag och kväll skuggas parkeringen på egen kvartersmark, spårområde och delar av industrifastighet i sydöst.

20:e Maj

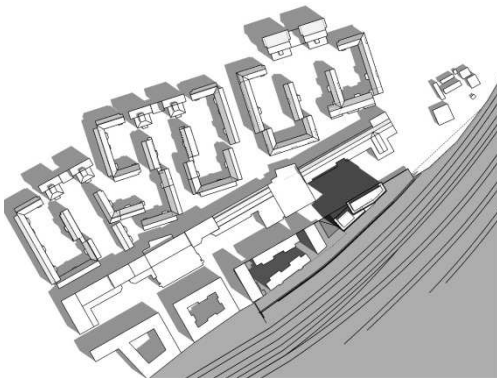


Kl 9.00

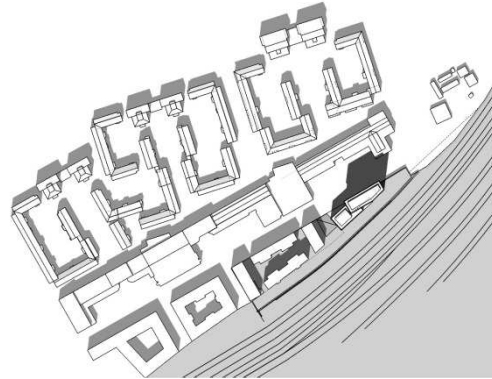


Kl 12.00

Sommarsolstånd (20:e juni):



Kl 9.00



Kl 12.00

På sommaren skuggas sydfasaden i befintliga kvarter på motstående sida om Götalandsvägen på morgontimmarna (kl 9). Bakomliggande bostadskvarter kring Solberga ängsväg skuggas inte. Under eftermiddag och kväll skuggas parkeringen på egen kvartersmark samt spårområdet i sydöst.

Solstudien visar att den höga hotellbyggnaden kommer i huvudsak skugga kontor/verksamheter och mindre känsliga områden. En skuggning av södra delarna av bostadskvarteret kring Solberga ängsväg kommer dock till viss del att ske på förmiddagen höst, vinter och vår. Skuggningen är naturligtvis störst vintertid då solen står lågt, men då skuggas utemiljön redan till stor del av befintliga byggnader. På förmiddagen under sommaren når inte skuggan fram till bostadskvarteren, som då inte påverkas alls. Hotellbyggnaden kommer därmed inte att skugga bostadsområdet på vanliga utevistelsetider sommartid och inte heller under större delen av dagen under resten av året.

Stadsbyggnadskontoret bedömer mot bakgrund av solstudien att bostadsområdet även i fortsättningen kommer att ha relativt goda solljusförhållanden. Kontoret anser att den begränsade försämringen av solljusförhållandena som hotellbyggnaden medför för bostadsområdet måste kunna accepteras i centrala lägen om staden ska kunna utvecklas och förtätas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Marken 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 som möjligt, åtgärder som fördröjer dagvatten användas.

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Magelungen (6557041-163474), men dagvattnet leds ut till Mälaren vid Eolshälls Gård. Dagvatten från planområdet fördröjs i möjligaste mån inom fastigheten innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i Götalandsvägen. Från stationsområdet avleds dagvatten via mässområdet ut mot Magelungsvägen. Därefter via en tunnel som gynnar i Mälaren vid Eolshälls Gård. Under perioden oktober – april släpps vattnet direkt ut i Mälaren. Under perioden maj- september hålls en lucka stängd och då pumpas vattnet vidare mot Syvab:s reningsverk så när som på ett basflöde på ca 30 l/s som går ut i Mälaren.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren. Planförslaget bedöms inte påverka Magelugnen eftersom inget dagvatten tillförs sjön.

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Miljö kvalitetsnormer för luft

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

Markföroreningar

Inom kvarter 4 och 5, Älvsjö Centrum, har det år 2012 utförts en miljö teknisk markundersökning och provtagning av ett tillfälligt upplag. År 2005 utfördes en miljö teknisk markundersökning främst inom det område som tidigare var del av Älvsjö stations spår område. Delar av den undersökningen omfattar kvarter 4 och 5 och ingår i denna rapport.

Området består av fyllnadsmassor med en mäktighet upp till ca 7-8 meter. Resultatet av utförda undersökningar visar på förekomst av främst organiska kolväten, PAH, (polycykliska aromatiska kolväten). Arsenik har påträffats, i mindre omfattning, i ytliga jordlager. De ämnen som har påträffats är vanligt förekommande inom och i angränsning till spår områden.

Enligt planen kommer gårdsmark för bostadshus anläggas på garage. Rena massor ska användas till gårdsmarken. Planerad terrassbotten ligger på +24,8 vilket innebär att stor andel av befintliga fyllnadsmassor ska schaktas bort. Detta innebär att mängden föroreningar minskar inom området. En provtagning av schaktbotten kommer utföras i samband med exploatering av området, för att säkerställa att inte föroreningshalter överstiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning, MKM, lämnas kvar. Om för höga värden påträffas kan ytterligare sanering behövas.

Vibrationer

Trafiken på järnvägen och Götalandsvägen ger upphov till vibrationer. Ramböll AB har redovisat vibrationsförhållandena i en utredning.

Mätning utfördes av vertikal acceleration med accelerometer monterad på järnspett fast nerhamrat i marken. Högst vibrationer uppträdde vid passage av snälltåg och X2000 i hög fart norrut. Maximal notering 7 mm/s². Det gick inga snabba godståg, de verkar som regel gå mycket långsamt förbi Älvsjö.

Det tidigare resultatet för snabba persontåg uppgick till ca 3 mm/s². Därmed är aktuella vibrationer drygt dubbelt så kraftiga än tidigare uppmätta. Tillämpat på tidigare resultat för högsta notering för godståg, 4 mm/s² skulle detta indikera en acceleration om ca 9 mm/s².

Vibrationer i byggnaderna ska underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s (Svensk

standard SS 460 48 61). Bostäder ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dB(A) (slow) vid tågpassage.

I detta fall är slutsatsen att byggnaderna bör pålas till berggrunden. Man måste även beakta viss förstärkningsfaktor för bjälklag högre upp i flervåningshus. Bjälklag bör utföras av betong, som är att föredra framför lätta bjälklag.

Geoteknik

Hotellens parkeringsgarage ligger delvis i anslutning till fastighetsgräns mot spårområdet. Ett geotekniskt PM har tagits fram för att visa hur detta kan uppföras utan att påverka järnvägen. Schakt för grundläggning av parkeringsgaraget för bedöms kunna ske utan påverkan på befintliga och framtida spår genom att en spont installeras i fastighetsgränsen längs större delen av sträckan för garaget. Av utrymmesskäl behöver troligen väggen gjutas direkt med sponten. Innan arbetena startar upprättas riskanalys inklusive kontrollprogram och tillåtna vibrationsnivåer i samråd med Trafikverket.

Störningar och risker

Trafikbuller

Planområdet är utsatt för trafikbuller från järnvägen och kringliggande gatunät, Götalandsvägen och den nya bussgatan. En Bullerutredning har utarbetats av Ramböll Sverige AB för de två kvarteren. I utredningen har ljudnivåer utomhus beräknats uppskattade trafikmängder och fordons hastigheter för år 2015. Trafikmängderna bedöms därefter inte förändras i betydande omfattning inom en överskådlig framtid. För järnvägstrafik har prognos år 2030 använts. Buller från järnvägs-, väg- och spårvagns trafik har vägts samman.

Utredningen visar att Kvarter 5 utformning och bullerutsatta läge gör att man inte klarar kravet på tyst sida utomhus för bostäder. Detaljplanen medger därför endast hotell/kontor, som bara har krav på ljudnivåer inomhus.

Utredningen visar att Stockholms stads kvalitetsmål för buller från trafik kan uppnås för bostadskvarteret (kvarter 4), även om det i många fall uppnås genom avstegsfall B. För att klara stadens kvalitetsmål genom avstegsfall B skall hälften av boningsrummen placeras utmed tyst sida dvs högst 55 dB (A). Ljudnivån klaras mot gårdsfasaderna. De översta våningarna mot järnvägen behöver skärmas med balkongtak med absorbenter på undersidan, för att riktvärdet 55 dB(A) som dygnsekvivalent nivå ska klaras. Ekvivalent ljudnivå på gårdarna beräknas variera mellan 40-55dB (A).

I samtliga kvarter vid fasaderna på kvarterens yttersidor beräknas den ekvivalenta ljudnivån bli högre än 55 dB (A), (den högsta ekvivalenta ljudnivån är mot järnvägen som beräknas få en ljudnivå över 70dB (A)). De maximala ljudnivåerna vid fasader mot järnvägen och vid delar av kvarterens kortsidor uppgår som högst till 92 dB(A).

Gjorda beräkningar visar att man med föreslagen utformning och åtgärder klarar kravet på bullerdämpad sida för minst hälften av bostadsrummen i samtliga lägenheter i kvarteret 4. I kvarteret 5 planeras hotell varför krav på tyst sida inte finns.

Utredningens slutsatser är att de höga bullernivåerna på platsen medför mycket höga krav på fasadernas ljudisolering. Det är dock möjligt att klara ljudnivåer inomhus som uppfyller riksdagens riktvärden och då krävs noggrann utformning av ytterväggar så att ljudisoleringen blir tillräcklig för att klara ljudnivåer inomhus i bostäder såväl som i hotellrum. Glasskärmar inklusive portar som vetter mot järnvägen ska vara täta och klara en ljudreduktion på minst 20 dB(A) för att klara ljudmiljön på gården.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av bullerfrågan

Stockholm har i sin översiktsplan för promenadstaden tagit fram stadsutvecklingsstrategier för en hållbar tillväxt. En stadsutvecklingsstrategi är att satsa på attraktiva tyngdpunkter med högklassiga kommunikationer och Älvsjö utpekats som en sådan tyngdpunkt. Genom att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära lägen motverkas utvecklingen mot ökad bilism. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att även om denna utvecklingsstrategi från bullersynpunkt inte är okomplicerad, så överväger de miljömässiga fördelarna.

Stadsbyggnadskontoret 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. Serviceutbudet kommer att förbättras ytterligare när den planerade ombyggnaden av Älvsjö torg genomförs. Den mark som berörs av förslaget är till stor del redan hårdgjord, varför konsekvenserna för naturmiljö och rekreation är obetydliga.

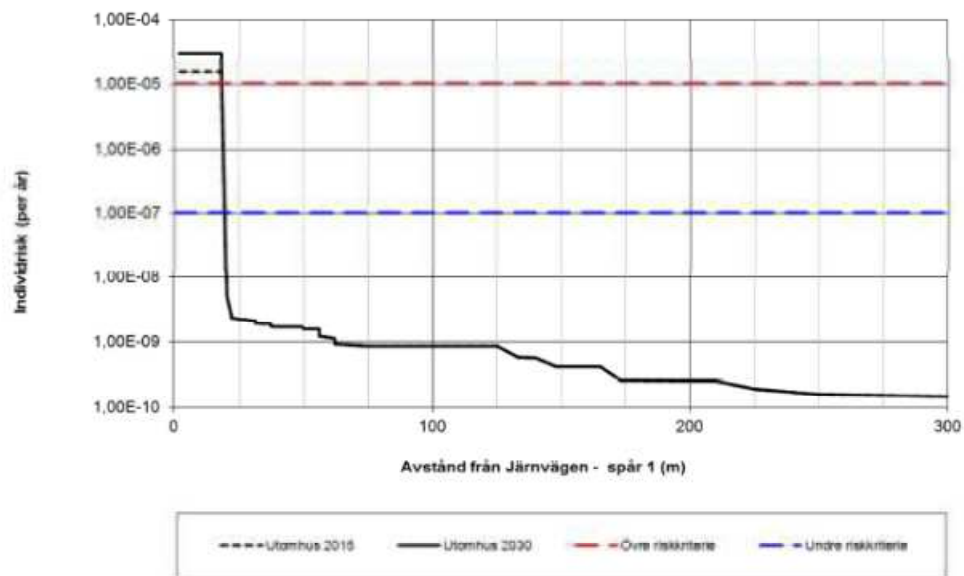
Stadsbyggnadskontoret anser att bostadsprojekt alltid bör planeras som en sammanvägning mellan olika intressen till en bra helhetslösning. Den bebyggelse som omfattas av planförslaget har utformats med hänsyn till bullerförhållandena på platsen. De bullerkrav som tillämpas vid bostadsplanering i Stockholm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

Risk och säkerhet

En riskanalys är framtagen av Brandskyddslaget AB. I riskanalysen beräknas och beskrivs de risker som transportererna av farligt gods på stambanan utgör för personer som vistas i och i anslutning till den föreslagna bebyggelsen vid järnvägen. Utifrån trafiken på järnvägen har ett antal möjliga olycksscenarier studerats. För respektive händelse har frekvens och konsekvens beräknats och sedan sammanställts till risknivå i form av samhällsrisk och individrisk. (Individrisk är den risk som en enskild person exponeras för genom att nyttja eller vistas i närheten av en riskkälla. Samhällsrisk utgör den risk som en riskkälla utgör mot hela den omgivning som utsätts för den.)

I riskanalysen har antaganden och beräkningar om den framtida risknivån gjorts med stora säkerhetsmarginaler. Exempelvis antas att eventuella olyckor sker på det spår som ligger närmast planområdet i framtiden, dvs ett spår som ligger 3 m närmre planerad bebyggelse än dagens spår, enligt utredning om framtida spårutbyggnad från 2008.

Beräkningar av individrisken visar att risknivån i områden nära järnvägen är hög. Detta beror till stor del på risken för urspårning och det påverkar enbart områden utomhus och inte planerad bebyggelse. För den planerade bebyggelsen är risknivån låg, se figur nedan.



Individrisk utomhus utmed järnvägens spår 1 (avstånd till plangräns 15m och byggnad 25 m)

Olyckor som leder till explosion eller gasutsläpp bidrar också till att höja risknivån, men inte i samma omfattning som urspårning och då främst för områden längre bort från järnvägen.

Även samhällsriskerna har visat sig vara höga i området, speciellt avseende mindre olyckor med ett fåtal omkomna. Även detta kan sannolikt härröras till den förhöjda risken för urspårningar och det höga antalet människor som befinner sig på stationsområdet och näraliggande offentliga platser. Samhällsriskanalysen visar också på förhöjda olycksrisker med omfattande konsekvenser. Detta handlar främst om risker med spridning av farlig gas och explosioner.

En hög risknivå innebär att säkerhetshöjande åtgärder ska undersökas. För att sänka risknivån för området föreslås följande åtgärder:

- Nya byggnader utförs så att det finns möjlighet till tillfredställande utrymning även om en större del av fasaden som vetter mot järnvägen blockeras av en olycka.
- Områden mellan järnvägen och närmaste belägen ny bebyggelse utförs så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Ventilationssystem utformas så att det på ett enkelt sätt kan stängas av och att friskluftsintag placeras på sida som inte vetter mot järnvägen.

Genomförs dessa åtgärder bedöms att tillräcklig hänsyn till risker förknippade med närheten till järnvägen ha tagits. Individrisknivån för området bedöms med åtgärderna hamna på en acceptabel nivå. Samhällsriskerna ligger fortsatt inom ALARP-området men bedöms vara acceptabel då tekniskt och ekonomiskt rimliga åtgärder ha vidtagits. Ytterligare åtgärder inom planområdet för att sänka samhällsriskerna bedöms inte skäligen ur ett kostnads/nytta-perspektiv. Vidare bedöms inte den totala risknivån i området runt Älvsjö station påverkas nämnvärt om detaljplanen för området genomförs eller ej eftersom risknivån redan idag är hög till följd av att det rör sig ett stort antal människor i området (exempelvis Stockholmsmässan). Stadsbyggnadskontoret anser därför att den aktuella detaljplanen kan genomföras samtidigt som en acceptabel säkerhet uppnås i planerade byggnader.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av riskfrågan

Länsstyrelsen i Stockholms län redogör i rapporten Riskhänsyn vid ny bebyggelse (2000:01) hur riskfrågor ska hanteras i den fysiska planeringen. Av rapporten framgår bl.a. att en riskanalys bör tas fram om ny 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 i Stockholm, under förutsättning att riskanalysen visar att bebyggelsen blir lämplig.

Riskanalysen visar att för den planerade bebyggelsen är risknivån låg. Kontoret menar att den aktuella detaljplan är just ett sådant fall som åsyftas och att riskanalysen visar att risken är acceptabel.

Det område som har hög risknivå är området för kollektivtrafiken, dvs resecenter, cykelparkeringshus och bussterminalen. Älvsjö centrum är idag en knutpunkt för kollektivtrafik vilket innebär att det är ett stort antal människor i rörelse i området nära järnvägen. Detta är också en av anledningarna till den höga risknivån när det gäller urspårning. En ökad risk har ansetts vara acceptabelt i riskanalysen för dessa byggnader (cykelparkeringshus, resecenter, bussterminal) eftersom människor som nyttjar tågtrafiken tillåts, enligt praxis, att utsättas för en större risk än personer utan koppling till riskkällan.

Den största andelen utsatta människor vistas i området oavsett detaljplanens genomförande eller ej. Genom att genomföra detaljplanen tillförs ett litet antal människor till området och detta påverkar inte risknivån nämnvärt, vilket också genomförda beräkningar visar. Dessutom vidtas i detaljplan åtgärder för att begränsa tillgängligheten till det mest riskexponerade området närmast järnvägen, vilket reducerar konsekvenserna av en mindre olycka på spårområdet.

Under projektets gång har diskussioner först kring huruvida samhällsriskerna redan kan vara intecknad vid Älvsjö centrum. Detta betyder att det idag bor, arbetar och rör sig så många människor i området att risknivån på platsen kan anses vara oacceptabel eller på gränsen till oacceptabel enligt de kriterier som

normalt används i riskanalyser. Normalt bör man då inte höja risknivån ytterligare genom att tillföra fler människor genom ny bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar avslutningsvis att det i Sverige inte finns några av riksdagen beslutade kriterier för hur stor risk samhället kan tolerera. En alltför strikt tillämpning av riskhänsyn i den fysiska planeringen kan leda till krav på mycket stora skyddsavstånd från vägar, järnvägar och verksamheter. En sådan utveckling av Stockholm är enligt kontorets uppfattning knappast önskvärd eftersom den leder till en utspridd, gles stad med stora barriärer som inte gynnar en socialt och klimatmässigt hållbar utveckling av samhället.

Stadsbyggnadskontoret har ovan i denna beskrivning redogjort för motiven till utbyggnaden av Älvsjö centrum. Här finns det stora investeringar redan gjorda i infrastruktur med bl a mycket god kollektivtrafik och fungerande centrum/service m m. Med hänsyn till samhällsnyttan och bristen på områden med motsvarande möjligheter att åstadkomma en god och hållbar stadsmiljö anser därför kontoret att man bör kunna acceptera en högre risknivå avseende samhällsrisk om åtgärder i möjligaste mån vidtas för att erhålla en så säker miljö som möjligt. Kontoret anser mot denna bakgrund att avsteg i detta läge bör godtas från rekommenderade riskavstånd.

Tidplan

Samråd:	130121 - 130301
Granskning:	140115 - 140212
Antagande:	våren 2014

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

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

Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder.

NCC och Botrygg 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.

Avtal

Framtida drift och underhåll av komfortskärm ska regleras i avtal eller servitut. Berörda avtalsparter är staden, trafikverket och byggherren. Skärmen uppförs på kvartersmark i fastighetsgräns mot järnvägsområdet. Fastighetsägaren (för kv 4 och 5) äger och ansvarar för underhåll av skärmen. Trafikverket ansvarar för klottersanering av skärmen mot järnvägen enligt avtal med Staden.



Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Projektet berör del av fastigheten Solberga 1:1 som ägs av staden.

Användning av mark

Kvartersmark utgörs av områden betecknade BC och K på plankartan. Inom detaljplanen ryms också allmän platsmark betecknat GATA.

Fastighetsbildning

Planen medför att minst två fastigheter betecknade med BC och K kan avstyckas från Solberga 1:1. Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov. Planområdets allmänna platsmark, betecknad GATA, avses fortsättningsvis tillhöra Solberga 1:1.

Gemensamhetsanläggningar

En gemensamhetsanläggning ska bildas för infart till de nybildade fastigheterna och med dessa fastigheter som deltagare. Fastigheterna får därigenom gemensamt ansvar för vägen och rätt att använda den.

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.

Servitut och ledningsrätter

Rätten för underjordiska ledningar, utmärkta med "u" på plankartan, säkras genom servitut eller ledningsrätt.

Ansökan om lantmäteriförrättning görs hos Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun. Beslut om ersättning för upplåtelse av rättigheter grundas i första hand på överenskommelse mellan fastighetsägarna.

Ekonomiska frågor

Planens genomförande bedöms medföra normala exploateringskostnader för staden. Intäkterna ska användas för att täcka stora exploateringsutgifter för utbyggnaden inom programområdet Älvsjö centrum. Stadens sammanlagda investeringar inom Älvsjö programområde överstiger intäkterna med ca 100 mnkr.

Tekniska frågor

Utbyggnad av gator och ledningsnät är genomförd. Under 2013 kommer en sk komfortskärm att anläggas mot järnvägen.

Genomförandetid

Genomförandetiden upphör fem år efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.

Susanne Werlinder
Planchef

Magnus Bäckström
Handläggare