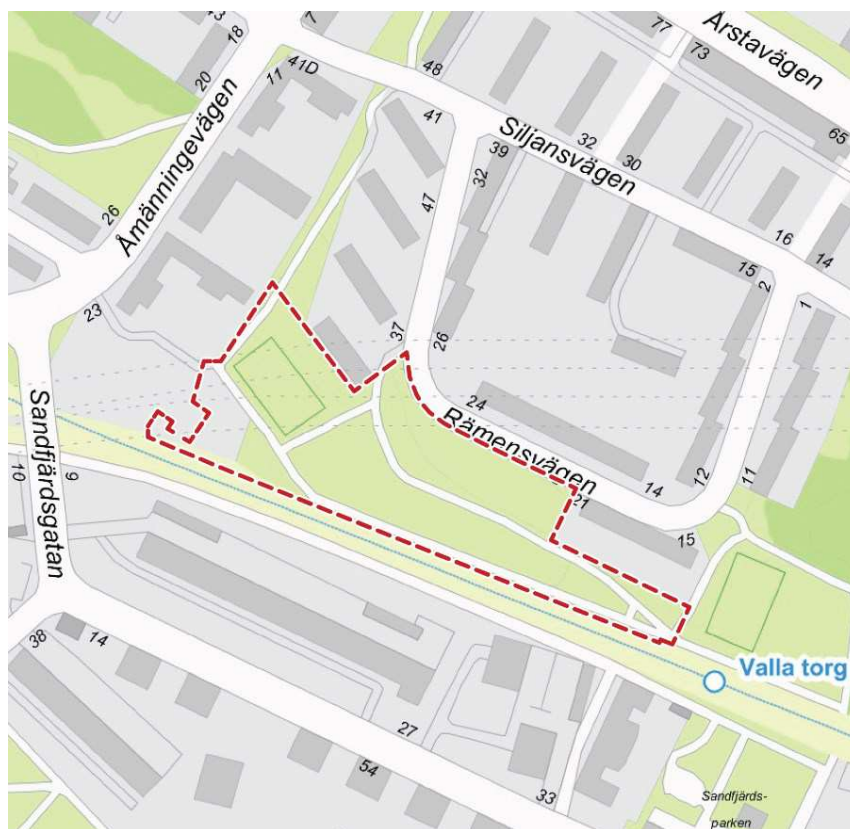


Laga kraft 25 juni 2016

Planbeskrivning
Detaljplan för del av fastigheten Årsta 1:1 vid
kvarteret Glavsfjorden i stadsdelen Årsta, Dp
2013-20834



Orienteringskarta med planområdet markerat.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Planen syfte är att möjliggöra uppförande av 3 flerbostadshus med cirka 130 lägenheter samt en ny förskola vid Rämensvägen. Den nya bebyggelsen kommer att anpassas till markförhållandena på platsen. Bebyggelsens volymer i höjd och bredd kommer att skapa en mellanskala som brygger över mellan den lägre smalhusbebyggelsen norr om spåren och den storskaliga bebyggelsen söder om spåren.

Detaljplanen utgör en del av ett övergripande planeringsarbete för en större förtätning söder om tullarna och i Årsta. År 2005, i samband med nedgrävning av en kraftledning norr om Tvärbanan, togs ett program fram för Årstastråket med planer för ny bebyggelse. Ny exploatering i Årstastråket är indelat i tre etapper. Denna detaljplan ingår i etapp 2 som sträcker sig på norra och södra sidan om Tvärbanan från Rämensvägen i väster till Johanneshovsvägen i öster. Hela etapp 2 föreslås innehålla cirka 1000 lägenheter. I detaljplanen regleras även berörda delar av Södra länken vars tunnlar går under planområdet. Planen är en del i att nå bostads målet om 40 000 bostäder till 2020 samt för överenskommelsen om utbyggd tunnelbana.

Planförslaget skiljer sig från programmet vad gäller bebyggelsens struktur och gatusystem då man i programmet föreslog ett mer slutet kvarter. Nuvarande förslag innehåller fristående lameller. Programmets förslag på gata längs Tvärbanan är inte längre aktuell.

Miljöbedömning

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.

Frågor som bedöms viktiga att hantera i planarbetet är främst buller från spårtrafik, inverkan på natur- och parkmark och dagvattenhantering.

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	6
Förutsättningar	9
Natur	9
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	10
Dagvatten	10
Landskaps- och stadsbild	11
Offentlig service	11
Kommersiell service	11
Gator och trafik	12
Störningar och risker	13
Planförslag	13
Förändring från planprogrammet.....	13
Ny bebyggelse	14
Park	18
Gator och trafik	19
Teknisk försörjning	22
Konsekvenser	23
Behovsbedömning	23
Samlad bedömning.....	24
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	24
Dagvatten	24
Stadsbild	25
Naturvärden	25
Störningar och risker	26
Ljusförhållanden och lokalklimat	29
Barnkonsekvenser	31
Enskilda och allmänna intressen	32
Genomförande	32
Organisatoriska frågor	32
Fastighetsrättsliga frågor	34
Ekonomiska frågor.....	37
Tekniska frågor	37
Genomförandetid	37

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH 2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Årstastråket, program för ny bostadsbebyggelse* (Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad, 2005)
- *Ekologiska värden Etapp II Årstastråket med Valla tvärstråk* (Conec, 2014)
- *Barnkonsekvensanalys, Årstastråket, etapp II* (Tyréns, 2015)
- *Trafikbullerutredning Årstastråket etapp 2, område 1* (ACAD, 2015)
- *PM Trafikprognos Valla Torg* (SWECO, 2014)
- *PM Dagvatten* (SWECO, 2015)
- *Dagvattenutredning, Årstastråket etapp 2, Glavsffjorden* (Novamark, 2015)
- *Stomljud och vibrationer, Kv. Glavsffjorden, Årsta* (Structor, 2015)
- *Ljudmätning – ventilationsschakt, Södra länken* (ACAD, 2016)
- *Riskbedömning, Årstastråket, etapp 2 – område 1* (Brandskyddslaget, 2015)
- *Risikanalys för vibrationsalstrande arbeten* (Nitro consult, 2015)

Utredningar som tagits fram under planarbetet i tidigare planskede eller som inte är bilagor till planhandlingarna:

- *PM Berg* (Structor, Geokonsult Tenne AB, 2013)
- *PM Bergschakt vid tilluftsschakt* (Nitro consult, 2015)
- *PM Sprängning vid tilluftsschakt* (Nitro consult, 2015)
- *PM Geoteknik – Markförhållanden och grundläggning* (Structor, 2014)
- *Markteknisk undersökningsrapport Geoteknik* (Structor, 2014)

Medverkande

Planen är framtagen av:

- Planprojektledare, Stadsbyggnadskontoret: Maria Borup
- Plankonsult, WSP Stads- och fastighetsutveckling:
Jaroslaw Bartosiak
- Projektledare, Exploateringskontoret: Patrik Dahlin
- Landskapsarkitekt, Exploateringskontoret: Elisabeth
Tornberg
- Trafikplanerare, Exploateringskontoret: Johan Karlqvist
- Lantmätare, Lantmäterimyndigheten: Karolina Larsson
och Sofia Henriksson

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförande av tre bostadshus i sex till sju våningar med cirka 130 lägenheter samt en förskola som skulle kunna inrymma 6 avdelningar. Den nya bebyggelsen kommer att anpassas till markförhållandena på platsen. Bebyggelsens volymer i höjd och bredd kommer att skapa en mellanskala som brygger över mellan den lägre smalhusbebyggelsen norr om spåren och den storskaliga bebyggelsen söder om spåren. Bebyggelsen ges kulörer och material i tegel och puts som harmoniserar med den äldre Årstabebyggelsen.

Södra länkens vägtunnlar ligger under den nya bebyggelsen. De planbestämmelser för Södra länkens tunneldelar som berörs och som regleras i detaljplan Dp 93025 har delvis överförs och anpassats till denna detaljplan.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet är beläget i stadsdelen Årsta och utgör del av Årsta 1:1. Planområdets totala yta är drygt 12 800 kvm och ägs av Stockholms stad.



Planområdets läge och avgränsning.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

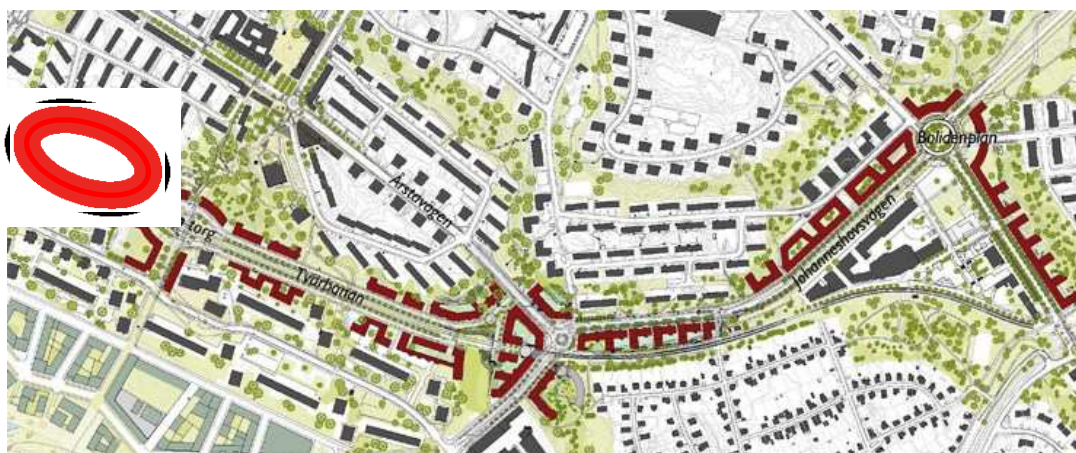
Förslaget till detaljplan stämmer väl överens med "Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm", antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, vars strategi är att fysiskt koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad stadsmiljö. I strategin ingår bland annat att förstärka infrastrukturen och skapa ny sammanhängande bebyggelse i strategiska lägen och längs viktiga stråk. I översiktsplanen redovisas ett antal tyngdpunkter och kommunikationsstråk som bör förstärkas. Sträckan mellan Gullmarsplan och Liljeholmen, genom Årsta är ett sådant viktigt samband. Detaljplanen ligger inom området för "den centrala stadens utveckling" (prickigt raster på kartbilden på nästa sida), ett område särskilt intressant för förtätning. Stadsdelen Årsta har ett attraktivt läge mellan innerstaden och naturområden och har här god tillgång till kollektivtrafik. I jämförelse med innerstaden är Årsta glest exploaterat och en förtätning här kan skapa en sammanhållen, mångsidig och levande stadsmiljö.



Bild från "Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm". Årsta är ett område centralt beläget inom staden och en viktig del i Stockholms utveckling mot en sammanhållen stadsmiljö.

Program

Ett planprogram för hela Årstastråket godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 2005-04-07. Årstastråket sträcker sig längs spårvägen Tvärbanan och Johanneshovsvägen från Sandfjärdsgatan i väster till Bolidenvägen i öster.



Översiktsbild från planprogrammet för Årstastråket redovisar planerad bebyggelse i rött. Aktuellt planområde är inringat.

I programmet gavs inriktning för hur man skulle kunna utveckla nya strukturer i och med att kraftledningen genom Årsta tunnelförledades (klart 2011) och att trafikmängderna på Johanneshovsvägen och Bolidenvägen minskade då vägtunneln "Södra länken" öppnades för biltrafik. Programmet syftade även till att förbättra de nord-sydliga förbindelserna mellan Årsta, Valla gårde och Årstafältet.

I programsamrådet framkom synpunkter på bland annat ökande trafik och buller från bil- och spårtrafik. Dessutom ville man värna kulturmiljön och ha lägre exploatering.

Projektet ingår i etapp 2 av tre etapper för planering och utbyggnad längs Årstastråket. Etapp 2 sträcker sig på norra och södra sidan om Tvärbanan från Rämensvägen i väster till Johanneshovsvägen i öster. Ett start-pm med förslag på ca 800 lägenheter för etapp 2 redovisades i nämnden i januari 2012.



Översiktskarta för Årstastråket Etapp II. Planområdet för Glavsfjorden finns på vänstra sidan av bilden medan planområdet för Ormlången finns på högra sidan. Skrafferat område utgör övriga delar av utredningsområde i etapp 2. (Sweco)

Två förslag till detaljplaner prövades i samråd under sommaren 2014: denna plan som ligger vid kvarteret Glavsfjorden och en plan i ett område vid kvarteret Ormlången.

Detaljplan

Gällande detaljplaner inom planområdet är:

- Stadsplan Pl 3018A, fastställd 1945
- Stadsplan Pl 2353, fastställd 1940
- Detaljplan Dp 87115, lagakraftvunnen 1990.
- Tilläggsplan TDP 93025, Södra Länken, lagakraftvunnen 1996

Planerna anger parkmark, bostadsmark och område för trafikområdet Södra länken för det aktuella området.

Planförslaget innebär att samtliga planer upphör att gälla inom planområdet.

Tunnelbaneöverenskommelsen

Överenskommelsen innebär att kommunerna åtager sig att själva eller genom annan markägare/entreprenör uppföra bostäder i tunnelbanans influensområde enligt nedan. Antalet gäller färdigställda bostäder från och med 1 januari 2014 till och med 31 december år 2030, vars detaljplaner antas från och med 2014. Stockholms stad har ansvar för att ca 40 000 bostäder uppförs i tunnelbanans influensområde från Gullmarsplan till Hagsätra, Farsta strand och Skarpnäck. Stockholms stad har vidare ansvar för att ca 3 000 bostäder uppförs i Hagastaden, att cirka 2 000 bostäder uppförs i Hammarby sjöstad och ca 900 bostäder på Södermalm i den utbyggda tunnelbanans influensområde. Den årliga takten ska i genomsnitt vara ca 2 700 bostäder/år.

Markanvisning

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt 2001-04-03 ge en gemensam markanvisning till JM AB, Sbc Bo och Familjebostäder för Årstastråket. Markanvisningsavtal har därefter träffats och succesivt förlängts.

Riksintressen

Väg 75 (Södra länken) till trafikplats Lugnet/260 samt anslutning (väg 73) trafikplats Johanneshov.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet består av grusade och asfalterade parkeringsplatser, en tennisbana och plan gräsmark. Längs kanten av området, mot husen i norr växer barr- och lövträd. Gång- och cykelvägar går genom området, bland annat en som går längs Tvärbanan och som leder till hållplatsen Valla torg.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet ligger mellan de två stora naturområdena Årstafältet och Årtaskogen. Kopplingar till dessa är viktiga, sett ur både ett

rekreativt och ekologiskt perspektiv. På Årstafältet planeras ett aktivitetsstråk med exempelvis bollplan, skate, parkour och lekplats.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Hela området utgörs av ett lerjordtäcke där grundvatten påträffas ca 2-3 meter under markytan.

Ledningar

Distributionsledningar för spillvatten och vattenledningar finns i Rämensvägen.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm, delen som utgörs av Årstaviken med delavrinning mot Mälaren - Årstaviken. Utflödet går genom Hammarbyslussen till Hammarby Sjö. Mälaren-Stockholm har som helhet god ekologisk status men uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (enligt VISS mars 2014), vilket också gäller Årstaviken. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren-Stockholm är god ekologisk status 2015 och god kemisk status 2015 med tidsfrist till 2021 (enligt 19FS 2009:36). Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren-Stockholm är god ekologisk status 2015 och god kemisk status 2015 med tidsfrist till 2021 (enligt 19FS 2009:36).

Dagvatten

Dagvattnet från Årstastråket i stort avvattnas genom en dagvattenledning med självfall ner till en fördamm på Årstafältet.

Hela området ligger i slutning mot sydväst. Den befintliga bebyggelsen norr om fastigheten, Kv. Fryken, ligger i sluttning mot planområdet men där fungerar Rämensvägen som en barriär och uppsamlingsplats för dagvatten. I vägen finns dagvattenbrunnar som samlar upp vatten från övre områden. Nederbörd som faller på marken har innan exploatering av fastigheten till stor del infiltrerats ned i marken via ytlig infiltration och/eller avvattnats mot spårområdet söderut då själva

fastigheten saknar befintliga dagvattenbrunnar. Parkeringsytan har till viss del infiltrerat dagvatten och möjliggjort grundvattenbildning. Bedömningen är att stora delar av dagvattnet vid intensiva nederbördsperioder har belastat spårområdet då fastigheten på naturlig väg har vissa svårigheter att infiltrera allt dagvatten.

Landskaps- och stadsbild

Stockholmslandskapets östvästliga förkastningsriktning gör sig påmind i landskapet kring Årsta. Planområdet löper längs med gränsen mellan hållmarkslandskapet i norr och slättlandskapet i söder. Rämensvägen markerar gränsen mot hållmarksområdet medan Tvärbanan ligger på en bank i slättlandskapet. Däremellan ligger det nu aktuella bebyggelseområdet. I dag är området en del av ett grönstråk som en gång löpte upp längs Åmänningevägen vidare till Årtaskogen. Vidare gränsar området till en större markparkering i väster och i öster möter området Kyrkparken och Valla station.

Stadsdelen Årsta växte fram under 1940- och 1950-talen med bebyggelse bestående av framför allt lamellhus i naturmark. Under 1960-talet kompletterades Årsta med bebyggelse på Valla gärde, i form av låga lamellhus och höga punkthus i fjorton våningar. Under 1990 gjordes kompletteringar bland annat vid Årsta centrum och under 2000-talet längs Sandfjärdsgatan.

Offentlig service

Skola och förskola

En skola för årskurs F-9 finns i Årsta centrum. Enligt stadsdelsförvaltningen behöver antalet förskoleplatser i området ökas.

Kommersiell service

Med sitt läge i närhet till Årsta centrum är planområdet väl försörjt med offentlig och kommersiell service. Köpcentret "*Globen shopping*" samt fler idrottsanläggningar av olika typer finns i Globenområdet cirka 1,5 kilometers avstånd från planområdet.

Gator och trafik

Gatunät och biltrafik

Rämensvägen med en estimerad trafikmängd på under 1000 fordon/dygn är främst avsedd för att hantera lokaltrafik i området. Under området går Södra Länken som utgör primärt vägnät för farligt gods, inga uttrycknings- och omledningsvägar går genom området. I Södra länkens huvudtunnel går ca 70 000 fordon/dygn.

Parkering

Söder om Rämensvägen ligger ett område med ett 60-tal parkeringsplatser som under många år nyttjats av Riksbyggens bostadsrättsförening Stockholmshus nr 10, ägare till fastigheter inom kvarteren Fryken, Råvarpen, Glavsfjorden, Vistern, Kolsundet m.fl. Parkeringsplatserna kommer att tas bort och de föreslås ersättas med nya parkeringsplatser som anläggs på kvartersmark inom föreningens fastigheter och på föreningens bekostnad.

Drygt 15 parkeringsplatser finns i västra delen av planområdet. Parkeringsplatserna kommer att tas bort och istället kommer de att ersättas inom samma fastighet dock närmare korsningen Åmänningevägen och Sandfjärdsgatan.

Gång- och cykeltrafik

Längs Tvärbanan finns en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen ansluter i öster mot Valla Torg och Tvärbanans hållplats. I väster ansluter den till Åmänningevägen och Siljansvägen.

Kollektivtrafik

Tvärbanans spårtrafik är stommen i kollektivtrafiknätet i Årsta, med sträckning från Sickla udde via Gullmarsplan till Årstaberg, där möjlighet finns att byta till pendeltåg, och vidare till Alvik. Från planområdet nås hållplatsen vid Valla Torg inom cirka 200 meter och hållplatsen Årstafältet inom cirka 400 meter. Trafikering på denna gren är 8 avgångar/timme och riktning vilket SL planerar att fördubbla. Årstabergs station nås inom drygt 1 km.

På närliggande Åmänningevägen trafikerar buss 168 Gullmarsplan – Östberga höjden i 15-minuterstrafik vid högtrafik och 30-minuterstrafik under lågtrafik. Denna busslinje ansluter mot tunnelbanans gröna linje vid Globen (Hagsätragrenen) samt

Gullmarsplan (Hagsätra, Farsta och Skarpnäck). Anslutning till pendeltågstrafiken vid Årstaberg och tunnelbana vid Gullmarsplan kan även göras med buss 160 som trafikerar Årstavägen.

Störningar och risker

Buller, vibrationer

Området störs av buller och vibrationer från Tvärbanan.

Farligt gods

I Södra länkens tunnlar som passerar under planområdet transporteras farligt gods.

Planförslag

Förändring från planprogrammet

Planförslaget följer inte programmets disposition av gator och bebyggelsens struktur. Det som har ändrats efter programmets godkännande och efter det att start-pm för etapp 2 redovisades i stadsbyggnadsnämnden är att bebyggelsen i förslaget utgörs av tre fristående lameller samt en förskolebyggnad och inte som i förslaget av ett halvslutet kvarter. I programmet föreslogs en gata längs Tvärbanan men inte heller den finns i detta planförslag.



Situationsplan från planprogrammet för Årstastråket från år 2005. Föreslagen i programmet bebyggelsen markerades.

Ny bebyggelse

Övergripande stadsbyggnadsidé

Den nya bebyggelsen anpassas till markförhållandena på platsen. Bebyggelsens volymer i höjd och bredd skapar en mellanskala som bryggar över mellan den lägre smalhusbebyggelsen norr om spåren och den storskaliga bebyggelsen söder om spåren.



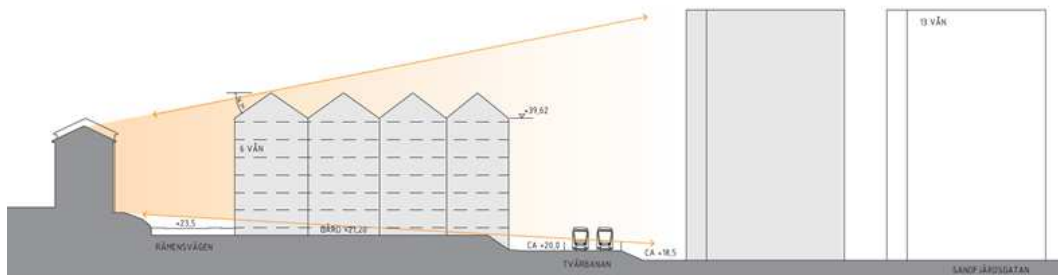
Situationsplan för planområdet. Förskolan markerades med nummer 1 och bostadshusen med nummer 2, 3 och 4. (Sweco)

Bostäder

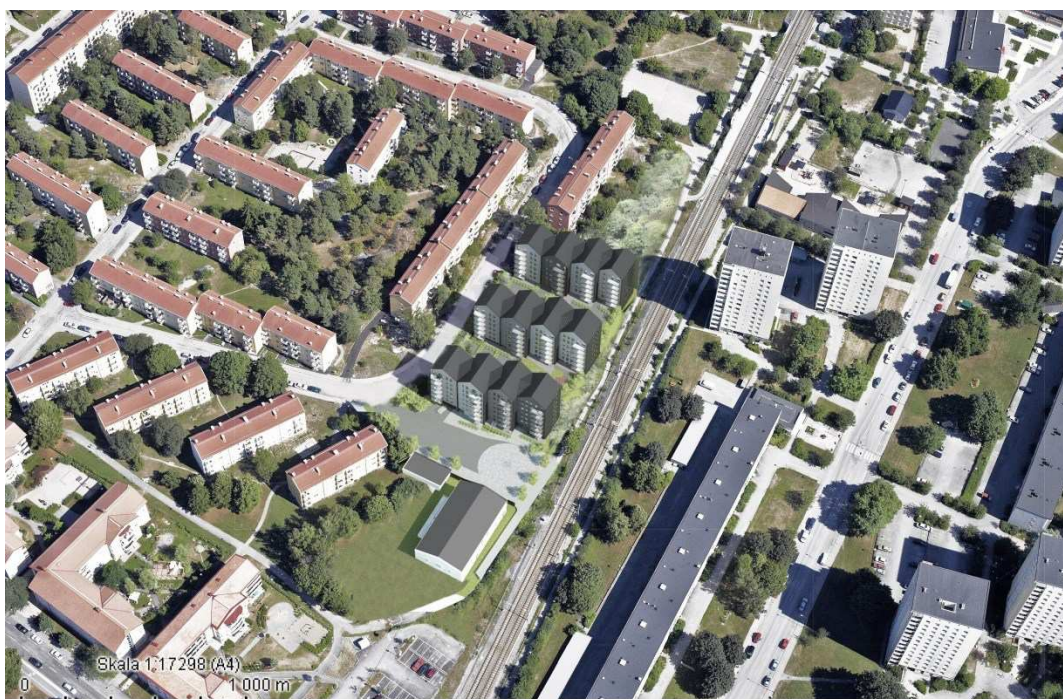
De nya bostadshusen omfattar cirka 130 lägenheter och består av tre huskroppar i 6-7 våningar. Marken sluttar neråt från Råmensvägen söderut vilket ger sju våningar mot Tvärbanan för bostadshusen. Entréer till bostäderna sker från gata och från gård.



Vy söderut längs Rämensvägen. (Erséus arkitekter)



Sektion över den nya bebyggelsen med befintligt bostadshus på Rämensvägen på vänster sida samt Tvärbanan och befintliga punkthus vid Sandfjärdsgatan på högra sidan. (Erséus arkitekter)



Snedbild med vy över planområdet. (Erséus arkitekter)

Förskola

I västra delen av planområdet planeras en förskola i två plan. Förskolan kommer att ligga strax norr om Tvärbanan och cykelvägen med sin långsida mot Tvärbanan. Området för förskolan upptas idag av parkmark och en tennisplan. För att maximera ytan av förskolegården flyttas befintlig gång- och cykelbana västerut så att den går runt den framtida förskolefastigheten. Även cirka 15 parkeringsplatser som finns i västra delen av planområdet berörs. Parkeringsplatserna ersätts med nya som placeras närmare korsningen av Åmänningevägen och Sandfjärdsgatan.

Förskolan kommer att kunna inrymma cirka 6 avdelningar. Förskolefastighetens storlek uppgår till drygt 3400 kvm varav cirka 2400 kvm utgör friyta (Boverkets term för lekyta) för barnen. Med 18 barn per avdelning, innebär det ca 23 kvm per barn.

Förskolans lekgård kommer att utformas så att befintliga stora lövträd i stor utsträckning sparas för att initialt ge värdefull grönska, naturligt solskydd och möjligheter för ekosystemtjänster som exempelvis naturpedagogik, ekologiskt samspel och biologisk mångfald.



Vy från cykelbanan i västra delen av planområdet mot förskolegården med de nya bostadshusen i bakgrunden. (Sweco)

Nätstation

Den befintliga nätstationen som finns i västra delen av planområdet kommer att tas bort och istället kommer en ny elnätstation placeras närmare Tvärbanan.

Gestaltungsprinciper för bostadshusen

Det nya kvarteret är uppbyggt av tre bostadshus vinkelrätt placerade mot Rämensvägen och Tvärbanan. På så vis möjliggörs visuella kopplingar från gatan ner mot Valla Gärde och Tvärbanan.

Långsidor av byggnaderna bryts upp till en serie av gavelmotiv. Gavelmotiven förstärks av att taken övergår i vägg. Husens tak och kortsidor kläs av svart falsad plåt.

Bostadshusen skapar en ny sorts volymer och adderar ett nytt tidslager till bebyggelsen. Kvarteret har kulörer och material i tegel och puts som harmonierar med den äldre Årstabebyggelsen.



Illustration över den nya bostadsbebyggelsen (hus nummer 2) där tydlig indelning i fyra enheter synliggörs med hjälp av fasadlinjens förskjutningar samt med hjälp av gavelmotiv med varierande färger och fasadmateriäl (puts och tegel). (Erséus arkitekter)

Ytor mellan bostadshusen kommer att ha gröna inslag där platser i gårdsrummen bildas med hjälp av häckar framför husens socklar. Detta avgränsar bottenvåningarnas uteplatser och parkeringsytor vid angöringsgatan. Platserna blir vistelseytor för umgänge och lek eller används för cykelparkering. Gårdarna får en sammanhängande beläggning både vid angöringsplatsen samt framför entréerna.

Byggnaden ”4” möter aktivitetsparken i öster med en inramande häck vid uteplatserna. I söder slutar byggnader och gårdar med mjukt skulpterad terräng och flerskiktad vegetation som vid bjälklagsgårdarna döljer garageväggen. Från ytan mellan byggnaderna ”3” och ”4” går en trappförbindelse ned till gångstråket vid Tvärbanan.



Illustration visar bostadsbebyggelsens nedre våningar med entréer från gatan (vänstra bilden) samt övre våningar, balkonger och takformer (högra bilden). (Erséus arkitekter)

Gestaltungsprinciper för förskolan

Förskolan bygger på ”Framtidens Förskola” som är Sisabs egna förskolekoncept. Byggnadens volym ges en enkel husform med sadeltak och minimala eller inga takfötter. Valet av en varmgrå fasad av fibercementskivor och ett grått tak skapar ett intryck av en lugn miljö. Fönster och entréer ges en kontrasterande ljuskulör och utformas med utkragande ramar som ger byggnaden identitet.

Park

Längs Tvärbanan löper idag ett gång- och cykelstråk som kommer finnas kvar men ändras något i läge och höjd. Stråket höjs upp i samma nivå som spåren och en ny trädrad med mindre träd/buskrad planteras mellan spåren och stråket. En del av markparkeringen väster om planområdet flyttas till förmån för en större förskolegård och ersätts med lika många platser i direkt anslutning i väster. En större plantering på en kulle med träd och buskar bildar en avskärmning mellan parkeringen och gång- och cykelstråket.

Aktivitetsplats

Inom ett område med markanvändning ”PARK” i områdets sydöstra del skapas en ny aktivitetsplats för ungdomar. Den barnkonsekvensanalys som tagits fram för Årstastråket har identifierat ett behov av aktivitetsplatser för ungdomar i åldrarna 10 till 18 år.

Aktivitetsplatsen ligger i direkt anslutning till Valla station i öster och sträcker sig längs med gång- och cykelstråket västerut mot det nya bostadskvarteret. I norr gränsar den mot befintliga bostadskvarter och i söder mot Tvärbanan. Platsen ges en lugn och grön del i norr och en mer livlig och aktiv del närmast gång- och cykelbanan. Vegetationen varierar från norr med befintliga buskar och träd som övergår i en ängsyta och som avslutas med en klippt gräsmatta. Söder om gräsmattan skapas ett stråk med aktiviteter som höga gungor, klätterställningar och skyddande tak att sitta under.

Gator och trafik

Ny gata

En ny allmän gata med vändplats anläggs mellan bostadshus ”2” och förskolan. Sträckningen av den nya gatan anpassas för att kunna spara tre stora lindar som står i anslutning till Rämensvägen. En gångbana löper väster om gatan och kommer att ansluta till gång- och cykelbanan som löper parallellt med Tvärbanan. Längs gatan planteras en ny trädrad som skiljer körbana och gångbana åt med plats för cykelparkering och enklare möblering. Gatusektionens struktur är hämtad från Johanneshovsvägens sektion inom Årstastråkets detaljplaneetapp 1. Söder om vändplatsen skapar en stenlagd yta med träd- och buskplanteringar en fond mot spåren.

Angöring

Angöring till de nya bostadshusen och till förskolan sker från Rämensvägen via den nya allmänna gatan som anläggs mellan förskolan och bostadshus (byggnad nr 2).



Vy från den nya gatan med de nya bostadshusen till vänster, nya förskolan till höger samt med och tvärbanespår i bakgrunden. (Sweco)

Bilparkeringar

Bilparkeringsbehovet för bostäderna uppgår till 0,5 bilplatser per 100 kvm BTA inom kvartersmark om inga mobilitetsåtgärder vidtas, enligt överenskommelse med staden. Ett lägre parkeringstal är möjligt om byggherren erbjuder platsspecifika mobilitetstjänster. Exempel på mobilitetstjänster är bilpoolsmedlemskap, kvalitativa cykelparkeringar för boende och besökare, lastcykelpool. Mobilitetstjänsterna aggregeras till samlade paket som värderas i tre nivåer:

- Grundläggande - kan ge en maximal rabatt på 10%
- Medelnivå – kan ge en maximal rabatt på 15%
- Ambitiös nivå - kan ge en maximal rabatt på 25%

Vad de olika nivåerna innebär beskrivs i ”Förslag till riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad” som tagits fram av Stockholms stad. Enligt stadens parkeringspolicy ska det finnas 0,1 bilplats per lägenhet för besökande.

Inom kvartersmarken i garage under bostadshusen anordnas cirka 55-60 parkeringsplatser (varav 4 handikapparkeringsplatser). Infarten till garaget kommer att finnas i bostadshus nummer 1

och kommer att ske från den nya gatan. På gatan mellan bostadshusen och förskolan planeras en kortare återvändsgata. På gatan kommer sex kantstensparkeringar för besökande att finnas.

För förskolan anordnas en handikapparkeringsplats på gatan mellan förskolan och de nya bostadshusen. För hämtning och lämning hänvisas till kanstensparkeringar på både nya lokalgatan samt på Rämensvägen. Eventuellt kommer några parkeringsplatser kunna skyltas som korttidsparkeringar.

Cykelparkeringar

Behovet av cykelparkeringar för bostäderna uppgår till 2,5 parkeringsplatser per lägenhet inom kvartersmark, enligt överenskommelse med staden. Antalet cykelplatser uppgår till totalt 325 varav 104 cykelplatser utomhus och 181 inomhus i cykelrum.

Ett antal cykelparkeringar under tak samordnas tillsammans med barnvagnsparkering vid förskolefastighetens två entréer.

Tillgänglighet

Bostäder nås utan besvärande nivåskillnader via entrégårdarna och från den nya gatan. Förskolan nås tillgängligt från den nya gatan och från vändplatsen i gatans ände. Angöring och handikapparkeringsplatser angörs både på den nya gatan samt i garage under bostadshusen. Avstånd från bostadsentréer till sopkasuner överskrider inte 50 meter. Grovsopor kan lämnas inomhus i bostadshusen. Förskolan har soprum vid entrén. Gång- och cykelvägarna uppfyller krav på god tillgänglighet med en maximal lutning på 5% och en bredd av 3 meter.

Södra länkens vägtunnlar

Inom planområdet går Södra länkens tunnlar för fordonstrafik. De bestämmelser som regleras i DP 93025 och som berör planområdet för denna detaljplan anpassas till projektet. Höjder i DP 93025 anges i höjdsystemet RH00 men i planförslaget i RH2000, t.ex. motsvarar höjden +0,0 i RH00 höjden +0,5 i RH2000. I den gällande detaljplanen för Södra länken är hela utrymmet för tunneln inklusive skyddszon reglerat som ett markreservat för allmän vägtrafiktunnel. Inom detta område gäller planbestämmelse ”t1 – område för allmän trafikledstunnel inkl. ventilationsschakt och utrymningsvägar till markytan”. I planförslaget ersätts denna bestämmelse med planbestämmelse ”t

– *Utrymmet ska vara tillgängligt för skyddszon för allmän trafikledstunnel. Utrymmet avgränsas nedåt till +8,5 meter över nollplanet och uppåt till lägsta nivå för ingrepp i undergrunden.*” Planbestämmelsen ”t” avgränsar och säkerställer Södra länkens skyddszon.

För att möjliggöra tredimensionell fastighetsbildning inom planområdet infördes inom kvartersmarken markanvändningen ”(GENOMFART)” för Södra länken. Inom allmän platsmark infördes planbestämmelse ”GENOMFART”. Denna bestämmelse förekommer i kombination med markanvändningar ”PARK” och ”GATA”.

Områden med betäckningar ”B t” och ”SI t” införs på plankartan för att ange utrymme inom kvartersmark som ska vara tillgängligt för skyddszon för allmännyttig vägtrafiktunnel. Detta utrymme kan och behöver vara tillgängligt både för de nya bostäderna respektive den nya förskolan för grundläggning och för Södra länkens behov av skyddszon. Inom dessa områden får inte byggherren vidta åtgärder som kan påverka tunnlar negativt.

Teknisk försörjning

Anslutning av ledningar för vatten samt dag- och spillvatten kan ske i förbindelsepunkt i den nya gatan. Anslutning av ledningar för fjärrvärme, el, optokabel och tele kan ske i förbindelsepunkt i nyanlagd gångväg söder om vändplatsen.

Vattenförsörjning, spillvatten

En kombinerad avloppsledning planeras ligga i södra delen av den planerade förskolefastigheten och strax söder om den. Serviser kommer att anslutas till den planerade ledningen.

Fjärrvärme

En ny fjärrvärmeledning kommer att läggas i gång- och cykelbanan i södra delen av planområdet. Denna ledning kommer att anslutas till en befintlig ledning som går igenom kvarteret Lagen.

Energiförsörjning

Den befintliga nätstationen som finns i västra delen av planområdet kommer att tas bort och istället kommer en ny elnätstation att placeras närmare Tvärbanan.

El/tele

Nya ledningar anläggs i gång- och cykelbanan som går strax längs Tvärbanan på dess norra sida.

Luftintaget till Södra länken

Inom planområdets östra del finns idag ett luftintag för Södra Länken. Detta luftintag flyttas till det nordöstra hörnet av planområdet vid Rämensvägen. Industribuller som genereras av ett sådant luftintaget kommer att kunna minimeras så att normer för industribuller inte överskrids.

Avfallshantering

Upplyftbara sopkasuner placeras nedsänkta i marken i anslutning till husentréer och gata. Förskolan har soprum vid sydöstra delen av fastigheten med bra tillgängligheten till vändplanen.

Räddningstjänst

Framkomlighet och tillgänglighet för brandförsvaret ska beaktas.

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 översiktsplan. 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. Underlag till bedömningen har lämnats av stadsmuseum, brandförsvaret och miljöförvaltningen.

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

Samlad bedömning

Planförslagets negativa konsekvenser för närboende har utretts under planarbetet. Det aktuella området finns i en relativt glesbebyggd stadsdel nära till innerstaden och med tillgång till spårbunden kollektivtrafik. Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att de få negativa konsekvenserna är i nivå med vad som kan anses vara normalt förekommande vid ett förtätningsprojekt i Stockholm samt acceptabla och generellt rådande i en tät och växande storstadsregion. Den olägenhet som kan uppstå för närboende bedöms därmed inte utgöra en betydande negativ påverkan. Stadsbyggnadskontorets bedömning delas av länsstyrelsen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Årstaviken omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten och det är viktigt att planens genomförande inte medför en negativ påverkan på vattenkvaliteten.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Årstaviken. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Dagvatten

I enlighet med Stockholms stads dagvattenstrategi ska dagvattnet i möjligaste mån omhändertas lokalt (LOD) inom fastigheten, genom i första hand perkolation till det undre dagvattenmagasinet och i andra hand fördröjas innan avledning sker till det allmänna ledningsnätet.

Den befintliga avrinningen från området i dag har beräknats till 56 l/s vid ett 10 års regn med varaktighet i 10 minuter och en klimatfaktor på 1,2. När planområdet är exploaterat kommer avrinningen att öka till 150 l/s om inga åtgärder vidtas. Det är därför viktigt att se över dagvattensituationen. För planområdet borde målet vara att inte öka avrinning efter exploateringen jämfört vad ytan genererar idag (cirka 56 l/s), dels för att inte

belasta det kommunala ledningsnätet mer än nödvändigt och att även kunna tillföra vatten för grundvattenbildning.

Dagvatten från hårdgjorda ytor (tak- och innergårdar) i den östra delen av planområdet föreslås ledas till ett infiltrationsdike inom kvartersmarken som både kan fördröja och infiltrera vattnet. Diket som planeras längst med gång- och cykelvägen i söder kommer att fungera som ett avskärande dike vilket kan samla upp dagvatten som leds söder ut. Stuprör på husens södra gavlar föreslås få utkastare som kan fördela ut dagvattnet i slänten ned mot diket. Vid lokalgatan föreslås att allt dagvatten leds via ytavrinning och ledningar till en infiltrations- och fördröjningsyta med växtbädd i söder. I västra delen av planområdet där förskolan planeras föreslås ett fördröjningsmagasin som kan tömmas och bräddas mot den befintliga kombinerade ≈ 600 ledningen som går genom fastigheten alternativt anslutas till den planerade dagvattenledningen i gång- och cykelvägen längs med Tvärbanan.

Med de åtgärder som planeras utifrån Stockholms stads dagvattenstrategi följer projektet strategin att dagvatten i möjligaste mån skall omhändertas lokalt (LOD). En exploatering inom planområdet skulle få en relativt liten inverkan på miljön om föreslagna åtgärder vidtas. Föreslagna planerade åtgärder innebär att det totala flödet inte kommer att öka jämfört med befintlig situation.

Stadsbild

Kvarterets fasad mot Tvärbanan utgör en ny stadsfront för den ursprungliga 1940- och 50-talsbebyggelsen. Den omväxlande taksiluetten och gestaltningen signalerar kvarterets tillhörighet till detta område.

Naturvärden

De naturvärden som finns i grönytorna försvinner i stor utsträckning. Sett i ett regionalt perspektiv är det dock positivt att förtäta i redan exploaterade områden för att undvika intrång i större grönområden i stadens utkanter.

Störningar och risker

Trafikbuller

I Stockholms län har man sedan länge tillämpat avstegsfall, som innebär att bostäder där minst hälften av boningsrummen ligger mot tyst sida kan godtas.

Stockholmsmodellen för detaljplaner och trafikbuller, 2007

- Bostäder skall utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster.
- Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats i anslutning till bostäderna skall utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden).
- Bostäder skall utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30dBA(slow) vid tågpassage.
- Bostäder skall utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dBA mellan kl. 22.00-06.00. (regleras i BBR - Boverkets byggregler – föreskrifter och allmänna råd)

Trafikbuller i området domineras av tågpassager på Tvärbanan strax söder om den planerade bebyggelsen. Beräkningar av ekvivalent och maximal ljudnivå från trafik visar att riktvärden kan uppfyllas för samtliga bostäder utan lokala åtgärder.

De ekvivalenta ljudnivåerna för bostäder beräknas till högst 58 dB(A). De är högst på bostadshusens gavlar som vetter direkt mot Tvärbanan. På övriga sidor är ljudnivåerna 55 dB(A) eller lägre. Lägenheter kan uppfylla riktvärden utan specifika åtgärder.

Flertalet balkonger kommer enligt beräkningar få maximala ljudnivåer över 70 dB(A). Det finns dock alltid möjlighet att placera gemensamma uteplatser mellan husen där krav för maximal ljudnivå högst 70 dB(A) och ekvivalent ljudnivå högst 55 dB(A) uppfylls. Gemensamma uteplatser som uppfyller riktvärdena om maximal ljudnivå högst 70 dB(A) och ekvivalent ljudnivå högst 55 dB(A) kan placeras mellan huskropparna. Trafikbuller inomhus kan klaras genom att välja tillräckligt ljudisolerade fasadväggar, fönster, uteluftsdon. En dimensionering behöver ske under vidare projektering.

Riktvärde för ekvivalent ljudnivå på förskolegård är högst 55 dB(A). För maximal ljudnivå finns inget tydligt krav. Den ekvivalenta ljudnivån ligger under riktvärdet 55 dB(A) över stort sett hela skolgårdens yta tack vare skärmverkan från förskolan byggnad.

Vibrationer och stomljud

Det finns inte några nationella mål för stomljud, men Stockholms stad och många andra kommuner använder riktvärdet 30 dBA (slow) i bostäder för högsta stomljudnivå vid tågpassage. För kännbara vibrationer anger Naturvårdsverket och Trafikverket riktvärdet 0,4 mm/s. Riktvärdena ovan anges som planbestämmelser på plankartan.

Bostadshusen och förskolan ligger på ca 11 m vinkelrätt avstånd från närmsta spårmitt. Vid förskolan behöver sannolikt inte åtgärder vidtas. Enligt beräkningar kommer riktvärden överskridas för både stomljud och vibrationer för de tre bostadshusen. Störningsminskande åtgärder behöver alltså vidtas.

Både stomljud och vibrationer överskrider riktvärdena för de tre bostadshusen. För att säkerställa att vibrationer och stomljudsnivåerna hamnar under rekommenderade nivåer föreslås tre alternativa åtgärder:

- Utskiftning av massor där leran under byggnaderna tas bort ner till fast berg och ersätts med till exempel makadam.
- Åtgärder på spåret med komplettering av växel med så kallad rörlig spets samt slipning av rälsen så att den erhåller samma kvalitet som anslutande spår eller komplettering av växel med så kallad rörlig spets samt vibrationsisolering av växeln.
- Kraftig grundläggning av byggnaderna med stabila/styva sneda pålar borrarade ner i berget. Dessutom slipas rälsen genom växeln så att den erhåller samma kvalitet som anslutande spår.

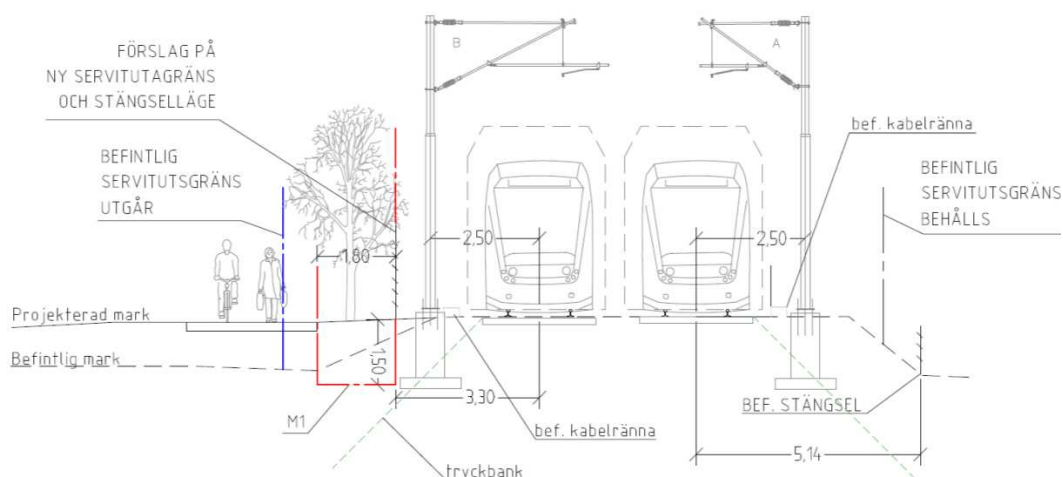
Alla tre ovan beskrivna åtgärderna bedöms var för sig vara tillräckliga för att kraven ska uppfyllas.

Södra länken passerar under området i bergtunnlar. Den bedöms dock inte innebära kännbara vibrationer i bostäderna eller förskolan då tunnarna går i berg. Risken för stomljud från Södra länken bedöms vara låg förutsatt att fordonen har gummidäck.

Skydd av Tvärbanans banvall

För att skydda Tvärbanas banvall inför en egenskapsbestämmelse ”m1 - schaktning, borrhning eller andra ingrepp får göras högst 1,5 meter under den föreskrivna markhöjden. Sprängning tillåts ej.”.

Nedan presenteras en principsektion av Tvärbanan intill planområdet.



Principsektion för Tvärbanan och dess banvallar. Till vänster om Tvärbanan redovisas principlösning för hantering av banvallen vid detaljplanens genomförande. (Sweco)

Riskkällor

Av de identifierade riskkällorna är bedömningen att närheten till Södra Länken och Tvärbanan kan innebära en möjlig påverkan vid en olycka. Dessa har därför studerats vidare. Avståndet till Södra Länkens tunnelmynningar samt Huddingevägen är tillräckligt stort (minst ca 700 meter) för att inte utgöra någon risk för den planerade bebyggelsen. Den ventilationsanläggning som mynnar inom planområdet är endast avsedd för tilluft och innebär ingen risk för de boende att exponeras för eventuella brandgaser eller avgaser. Avståndet till Tvärbanan är som minst drygt 11 meter till bostadshusen och förskolan och en eventuell urspårning bedöms inte innebära någon påverkan på planerad bebyggelse.

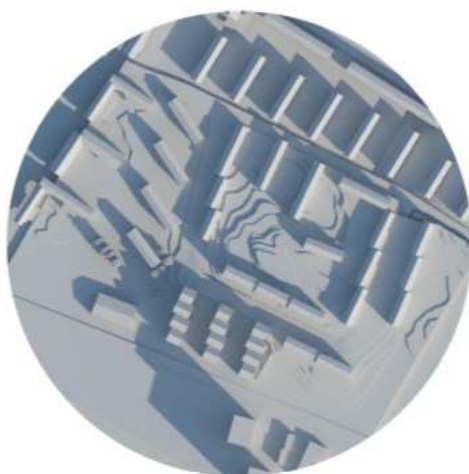
Den del av Södra Länken som går under planområdet är förlagd i bergtunnlar, med en bergtäckning om 5,5-12 meter. Enbart en olycka som leder till explosion bedöms kunna påverka bebyggelse inom planområdet. Sannolikheten för olycka som leder till explosion bedöms vara mycket låg. Konsekvenserna

bedöms kunna bli stora vid explosion av minst 2 tons explosivämne och mycket stora vid explosion med 4 tons explosivämne. Totalt bedöms dock risknivån i området till följd av explosionsolycka vara låg.

Det bedöms rimligt att välja dimensionerande olycksscenario för explosionslaster lägre än 2 ton, bland annat med hänsyn till den begränsade förekomsten av stora mängder explosivämnen på ett och samma fordon (ca 5% lastar 2 ton eller mer enligt utredning för Norra Länken). Vid dimensionering av bostäder i ytläge utmed en transportled för farligt gods har dimensionerande last för bostäder nära leden varierat från 0 till 2 ton, vilket också talar för att dimensionerande last ej bör överstiga 2 ton. Vid dimensionering av Södra Länken togs ingen hänsyn till explosionslast annat än då gällande tunneldnormer. Detta trots att bergtunnlarna lades under befintliga bostadsområden. Risknivån i området bedöms vara låg. När det gäller påverkan från en explosion utgör vibrationerna det största hotet mot bebyggelsen och då först vid explosionslaster på 2 ton eller mer. Planerad bebyggelse bedöms därför kunna uppföras enligt förslag utan krav på åtgärder för att hantera en eventuell explosion i Södra Länken.

Ljuförhållanden och lokalklimat

Den nya bebyggelsen skuggar endast mycket marginellt under tidig vår- och höstmorgon intilliggande bostäder. Redovisade tider är enligt vedertagen praxis.



VÅR- HÖSTDAGJÄMNING 09:00



VÅR- HÖSTDAGJÄMNING 12:00



VÅR- HÖSTDAGJÄMNING 15:00



VÅR- HÖSTDAGJÄMNING 18:00



SOMMARSOLSTÄND 06:00



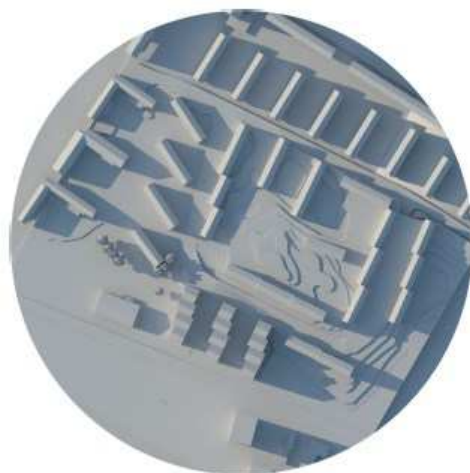
SOMMARSOLSTÄND 09:00



SOMMARSOLSTÄND 12:00



SOMMARSOLSTÄND 15:00



SOMMARSOLSTÄND 18:00



SOMMARSOLSTÄND 21:00

Solstudier redovisar ljusförhållanden under vår- och höstdagjämningen samt under sommarsolståndet. (Erséus arkitekter)

Barnkonsekvenser

En barnkonsekvensutredning för hela Årstastråket etapp 2 har gjorts.

En sammanställning av resultatet redovisas nedan.

- Säkerställ möjlighet till friyor och varierad natur, det vill säga bevara skogen och planera inte enbart för park och lekparker.
- Planera för ett proportionerligt antal förskolor, med företrädevis egen gård och allmänna lekparker, till förväntad befolkningsmängd.
- Skapa attraktiva målpunkter:
 - Lekparker för olika åldersgrupper.
 - Skatepark. Detta är ett utmärkande önskemål då det efterfrågas av flera åldersgrupper.
- Skapa en vacker och attraktiv miljö med ett större utbud och en känsla av centrum vid Valla torg.
- Varierad ny bebyggelse i olika färg, form och storlek.
- Mer konst och kultur i det offentliga rummet, såsom skulpturer eller fontän.

Som svar på de önskemål som framförts planeras i området en ny förskola samt en ny aktivitetsplats som lockar de äldre barnen till lek och aktivitet. I närområdet planeras även anläggning av två nya parker inom de närmaste åren: Arlaparken cirka 500 meter öster om planområdet samt en stor park på Årstafältet med olika typer av idrottsytor cirka 400 meter söder om planområdet.

Enskilda och allmänna intressen

I samband med ny detaljplan ska staden göra en bedömning mellan enskilda och allmänna intressen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget är väl avvägt i förhållande till allmänna och enskilda intressen. Till grund för stadsbyggnadskontorets ställningstagande ligger en skälighetsbedömning där följande faktorer har ställts mot varandra:

- Planen möjliggör ett tillskott av bostäder och en förskola i ett centralt och kollektivtrafiknära läge – i enighet med Promenadstaden (ÖP).
- Byggnadens höjd ansluter till höjdskalet hos befintliga hus i omgivningen.
- Planen innebär ett effektivt markutnyttjande med fokus på att bevara de mest värdefulla och mest attraktiva grönområden inom stadsdelen.
- Den föreslagna bebyggelsestrukturen möjliggör utblickar mot Årsta söder om Tvärbanan från både Rämensvägen och från befintliga bostadshus norr om Rämensvägen.
- Bostadshusens skuggverkan kommer att påverka boende på Rämensvägen 14, 16, 18, 20, 22, 24 i liten utsträckning enligt redovisad solstudie.
- Byggnaden kommer i begränsad omfattning medföra insyn till omkringliggande hus. Stadsbyggnadskontoret bedömer insynen som normal i staden.
- Borttagning av tennisbanan kompenseras med en aktivitetspark i planens sydöstra hörn. Det kommer även att skapas två nya parker närområdet: Arlaparken cirka 500 meter väster om planområdet samt en stor park på Årstafältet med olika typer av idrottsytor cirka 400 meter söder om planområdet.

Genomförande**Organisatoriska frågor****Ansvarsfördelning**

- Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättandet av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglovsprövning.
- Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.
- Exploateringskontoret ansvarar för träffande av erforderliga avtal och överenskommelser.

- Staden är byggherre för anläggningar inom allmän platsmark.
- Trafikkontoret (gator) och stadsdelsförvaltningen (park) ansvarar för drift och underhåll av anläggningar inom allmän platsmark.
- Respektive byggherre ansvarar för uppförande, drift och skötsel av nybyggnation inom kvartersmark.
- Respektive byggherre ansvarar för utförande av mätningar gällande buller- och vibrationsnivåer innan inflyttningen till bostadshusen och förskolan och att krav formulerade i planbestämmelserna säkerställs.
- Respektive byggherre ansvarar för att arbeten i närheten av spårtrafik (Tvärbanan) utförs i enlighet med SL:s föreskrifter för spårnära arbeten.

Avtal

Följande avtal och överenskommelser behöver tecknas för att planen skall kunna genomföras:

- Genomförandeavtal med SL (rörande ändrad utbredning av servitutsområde för Tvärbanan). Avtal träffas innan detaljplanen antas.
- Genomförandeavtal med Trafikverket (rörande byggande ovan och invid skyddsområde för vägtunneln Södra länken). Avtal träffas innan detaljplanen antas.
- Överenskommelse om exploatering med markförsäljning, mellan exploateringsnämnden och JM Bostad AB. Överenskommelsen reglerar markupplåtelsen samt frågor i samband med exploateringen (genomförande, fördelning av ansvar, kostnader mm).
- Överenskommelse om exploatering med upplåtelse av tomträtt till SISAB, mellan exploateringsnämnden och SISAB. Överenskommelsen reglerar markupplåtelsen samt frågor i samband med exploateringen (genomförande, fördelning av ansvar, kostnader mm).
- Uppsägning/Avtal med Riksbyggens bostadsrättsförening nr 10 avseende tidpunkt för evakuering av befintlig markparkering.
- Avtal med berörda ledningsägare avseende genomförande.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planen berör del av fastighet Årsta 1:1, en del av fastigheten Lagen 1 och hela fastigheten Lagen 2. Alla fastigheterna ägs av Stockholms kommun. Planområdets yta är drygt 12 800 kvm.

Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsningar mellan användningar inom kvartersmark och allmän plats. Planområdet ovan mark utgör främst allmän plats (park) i gällande detaljplaner. Västra delen av planområdet utgör kvartersmark för bostadsändamål och område för elnätstation. Södra delar av planområdet utgörs av kvartersmark för spårväg. Stora delar av planområdet ändrar användning till kvartersmark för bostäder och för förskola. Två mindre områden skapas för tekniska ändamål, det ena för luftintaget från Södra länken och den andra för en nätstation. Vissa delar av planområdet förblir parkmark medan övriga delar fortsatt utgör allmän plats, men ändrar egenskap till gata respektive genomfartstrafik i tunnel för Södra länken.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning kan ske med detaljplanen som grund. Genomförd fastighetsbildning enligt nedan är en förutsättning för bygglov. Den fastighet som bildas för bostäderna kommer att säljas och den som bildas för förskolan kommer att upplåtas med tomträtt. Fastighetsbildning begärs och bekostas av fastighetsägaren.

Nedan beskrivs fastighetsrättsliga åtgärder för planens genomförande:

- Del av fastigheten Årsta 1:1 samt del av fastigheten Lagen 1, utlagda som kvartersmark för skoländamål ska bilda en ny fastighet genom avstyckning och fastighetsreglering
- Del av fastigheten Årsta 1:1, utlagd som kvartersmark för bostadsändamål ska avstyckas och bilda en ny fastighet
- Del av fastigheten Lagen 1 samt hela fastigheten Lagen 2 utlagda som allmän platsmark ska överföras till fastigheten Årsta 1:1
- Del av fastigheten Årsta 1:1, utlagd som kvartersmark för teknikbyggnad för allmän trafikledstunnel inklusive ventilationsschakt "EI" kan undantas från avstyckning och fortsätta tillhöra Årsta 1:1.

- Del av fastigheten Largen 1 utlagd som kvartersmark för elnätstation "E2" avses upplåtas med nyttjanderätt. Området bedöms även kunna avstyckas och bilda en ny fastighet. Om området avstyckas behöver servitut bildas för tillfart. Officialservitut bedöms kunna bildas över stamfastigheten Largen 1 (inom område i dp 87115). Eventuellt kan istället avtalsservitut belastandes angränsande Årsta 1:1 ("PARK") upplåtas. Prövning av behov av rättigheter görs vid lantmäteriförrättning.

Fastigheter för kvartersmark bildas med undantag av 3D-utrymme för Södra länkens allmänna trafikledstunnel och dess skyddszon samt räddnings- och driftssystem. Begränsningar för allmän plats under kvartersmark i höjddled redovisas på plankartan. Under allmän plats är tredimensionell fastighetsbildning av tunneln och dess skyddszon också möjlig. Inom alla områden med markanvändning "GENOMFART" (i kombination med allmän platsmark) eller "GENOMFART" (i kombination med kvartersmark) kan 3D-utrymme för Södra länken bildas.



Figuren illustrerar de fastighetsregleringar som blir aktuella. Gröna områden kommer att omvandlas från allmän platsmark till kvartersmark. Det blå området kommer att omvandlas från kvartersmark till allmän platsmark.

Servitut och ledningsrätter

Skyddszonen för Södra länken ligger inom alla delar om planområdet med markanvändningar "(GENOMFART)" – inom kvartersmark eller "GENOMFART" inom allmän platsmark. Vaghållaren har ensam rådighet över skyddszonen. De utrymmen som därutöver behövs som skyddszon för tunneln men som samtidigt kan användas för pålning mm för bostäderna ligger inom kvartersmark "B" med markreservat "t". Dessa utrymmen ska således höra till "kvartersfastigheterna" men rätten till skyddszonen säkras genom servitut till förmån för Årsta 1:1. Utrymmen markeras med planbestämmelsen "t" på plankartan och är även avgränsade i höjddled.

Rätten till att bibehålla och underhålla tilluftsintag för Södra länken inom kvartersmark för tekniska anläggningar säkras genom servitut (avtalsservitut).

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar markeras med u-område på plankartan inom kvartersmark med förskoleändamål. Rätten till att bibehålla och underhålla ledning för spillvatten säkras genom inrättande av ledningsrätt.

Två ledningsrätter: 2002-04506.4 – fjärrvärme med förmånshavare Birka Värme Stockholm AB (numera AB Fortum Värme samägt med Stockholm stad) samt 2003-14379.1 – starkström med förmånshavare Fortum Distribution AB (numera Ellevio AB), är belägna inom planområdet inom fastigheten Lagen 1.

Ledningsrätterna kommer att påverkas i och med omläggningen av ledningar till gång- och cykelbanan som löper norr om Tvärbanan.

Del av ledningsrätten 2002-04506.4 inom område som är planlagd för kvartersmark, förskoleändamål kommer att omprövas så att den ej belastar kvartersmarken.

En del av befintligt officiälservitut inom Lagen 1 för gång- och cykelväg (2002-04506.2) inom område som är planlagd för allmän platsmark kan genom fastighetsreglering ändras till att endast gälla inom det område som fortsatt är kvartersmark.

Gemensamhetsanläggningen för parkering Lagen GA:3 omprövas som en följd av planen. Det område av fastigheten

Largen 1 som berörs av detaljplanen ska ej längre vara upplåtet till Largen GA:3.

Officialservitut för Södra länken (2002-04506.1 - ”tunnel för kommunikationsändamål”) kommer att fortsätta gälla oförändrat.

Ekonomiska frågor

Stadens intäkter utgörs av det markvärde som skapas genom planläggningen.

Stadens utgifter utgörs av markförläggning av luftburen kraftledning, ledningsomläggningar, utbyggnad av gator, allmän plats och park. Samtliga dessa utgifter finansieras genom exploateringsnämndens budget.

Driftsbudgeten för trafiknämnden respektive Årsta-Enskede-Vantörs stadsdelsnämnd påverkas marginellt.

Tekniska frågor

Allt arbete invid Tvärbanan ska utföras enligt SL:s föreskrifter och anvisningar. Arbete som påverkar Trafikverkets anläggning Södra länken skall utföras i enlighet med tecknade avtal.

Ansaret för flytt av befintlig gångväg norr om Tvärbanan inklusive nödvändiga säkerhetsåtgärder avseende närheten till Tvärbanan och dess kontaktledning åvilar staden genom dess exploateringsnämnd.

Genomförandetid

Planens genomförandetid upphör 5 år efter att planen vunnit laga kraft.