



Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av en teknikbyggnad, avsedd som brandgasschakt tillhörande allmän trafikledstunnel, Förbifart Stockholm. Byggnaden placeras i anslutning till befintlig arbetstunnel som ansluter till Förbifart Stockholm, delavsnitt kallat Tunnel Sätra, och som mynnar vid Sätra varv inom Sätmaskogens naturreservat. Placering och utformning av teknikbyggnaden ska anpassas till den långsiktiga målsättningen att utveckla Sätmaskogens naturreservat som regional och lokal målpunkt. Tunneln skyddas genom bestämmelse om lägsta schaktdjup på naturmarken.

Planen tillgodoser det allmänna ändamålet, drift och underhåll, enligt detaljplanen för Förbifart Stockholm (2009-17149) och planen följer intentionerna i arbetsplanen för Förbifart Stockholm (848590).

Syftet med detaljplanen är även att ge planstöd för befintlig bebyggelse och båtuppläggningsplatser inom Sätra varv. Av de befintliga byggnaderna förses ett klubbhus och ett äldre torp med rivningsförbud samt bestämmelse om varsamhet och skydd av kulturvärden. Naturområden inom fastigheten Båtvaggan 1, som idag är planlagda som kvartersmark för båtuppläggningsplats men som inte används för ändamålet, planläggs som allmän platsmark, natur.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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	17 september – 29 oktober 2019
Granskning	2 februari – 1 mars 2022
Antagande i SBN	maj 2022

Innehåll

Planens syfte och huvuddrag	2
Tidplan	2
Innehåll.....	3
Inledning	4
Handlingar.....	4
Bakgrund.....	4
Planens syfte och huvuddrag.....	5
Plandata.....	5
Tidigare ställningstaganden	6
Förutsättningar.....	8
Natur	8
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	11
Dagvatten.....	12
Befintlig bebyggelse.....	13
Kulturrehistoriskt värdefull miljö	17
Vattenområde	17
Gator och trafik	18
Störningar och risker	18
Planförslag.....	20
Markområden för båtuppläggningsplatser	20
Ny och befintlig bebyggelse	21
Vattenområden och naturmiljö	23
Gator och trafik	24
Strandskydd	26
Teknisk försörjning.....	26
Dagvatten.....	27
Gestaltungsprinciper	27
Konsekvenser.....	29
Undersökning om betydande miljöpåverkan.....	29
Naturmiljö.....	29
Miljökvalitetsnormer för vatten	29
Luftkvalitet.....	30
Kulturrehistoriskt värdefull miljö	30
Störningar och risker	30
Barnkonsekvenser	33
Tidplan	33
Genomförande.....	33
Organisatoriska frågor	33
Verkan på befintliga detaljplaner.....	34
Fastighetsrättsliga frågor	34
Ekonomiska frågor	36
Tekniska frågor	36
Genomförandetid	36

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning. Planförslaget är upprättat enligt plan- och bygglagen PBL (2010:900) i dess lydelse efter den 1 januari 2015. Processen hanteras enligt reglerna för standardförfarande.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *PM VA och dagvatten, dagvattenutredning Sätra hamn* (ÅF/Trafikverket, 2021)
- *PM Markföroreningar – Sätra varv* (ÅF/Trafikverket, 2018)
- *PM Miljöteknisk markundersökning inom del av fastigheten Båtvaggan 1, Sätra varv* (Geosigma/Trafikverket, 2020)
- *PM Geotekniska frågor, Sätra hamn* (AFRY/Trafikverket, 2021)
- *PM Förtydligande olycksrisk* (Trafikverket, 2020)

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Per Jacobsson, stadsplanerare, tillsammans med Tyréns AB.

Bakgrund

I september 2015 vann detaljplanen för Förbifart Stockholm, Tunnel Sätra, laga kraft. Detaljplanen omfattar bland annat en arbetstunnel som mynnar vid Sätra varv inom Sätorskogens naturreservat samt en byggrätt för en mindre teknikbyggnad (brandgasschakt) inom naturmark ovan tunnelmynningen.

Vid detaljprojektering har Trafikverket identifierat ett behov av ett större brandgasschakt än vad byggrätten i gällande detaljplan medger. Förslag på ny utformning och placering och har tagits fram av Trafikverket i samråd med stadsbyggnadskontoret inom Stockholm stad.

För närvarande pågår arbetet med att bygga trafikledstunneln vid Sätra och Trafikverket har etablerat ett arbetsområde vid Sätra varv samt en tillfällig hamn för att sjövägen transportera bort bergmassor från tunnelbygget. Vid etableringen av arbetsområdet

inom Sättra varv har vissa befintliga byggnader inom varvsområdet rivits och ersatts med nya byggnader med tidsbegränsade bygglov.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av en teknikbyggnad, avsedd som brandgasschakt tillhörande allmän trafikledstunnel, Förbifart Stockholm. Byggnaden placeras i anslutning till befintlig arbetstunnel som ansluter till Förbifart Stockholm, delavsnitt kallat Tunnel Sättra, och som mynnar vid Sättra varv inom Sättraskogens naturreservat. Gestaltningen av teknikbyggnaden ska anknyta till närliggande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Tunneln skyddas genom bestämmelse om lägsta schaktdjup på naturmarken.

Planen tillgodoser det allmänna ändamålet, drift och underhåll, enligt detaljplanen för Förbifart Stockholm (2009-17149) och planen följer intentionerna i arbetsplanen för Förbifart Stockholm (848590).

Syftet med detaljplanen är även att ge planstöd för befintlig bebyggelse och båtuppläggningsplatser inom Sättra varv. Av de befintliga byggnaderna förses ett klubbhus och ett äldre torp med rivningsförbud samt bestämmelse om varsamhet och skydd av kulturvärden. Naturområden inom fastigheten Båtvaggan 1, som idag är planlagda som kvartersmark för båtuppläggningsplats men som inte används för ändamålet, planläggs som allmän platsmark, natur.

Plandata

Planområdet är beläget inom Sättraskogens naturreservat invid Mälaren i stadsdelen Sättra, cirka 1,5 km nordväst om Sättra centrum. Planområdet har en areal om cirka 5,5 ha och omfattar fastigheten Båtvaggan 1 samt del av fastigheten Sättra 2:1. Mark- och vattenområden inom planområdet ägs av Stockholm stad. Sättra Båtsällskap och Sättra varvsförening arrenderar idag mark av staden inom Sättra varv och bedriver verksamhet inom området.

I öster och i söder avgränsas planområdet av skogs- och ängsmark inom Sättraskogens naturreservat. I väster avgränsas planområdet av Mälarhöjdens Ridskola samt skogsmark, och mot norr av vattenområden inom Mälaren.



Orienteringskarta med ungefärligt planområde markerat i rött.

Tidigare ställningstaganden

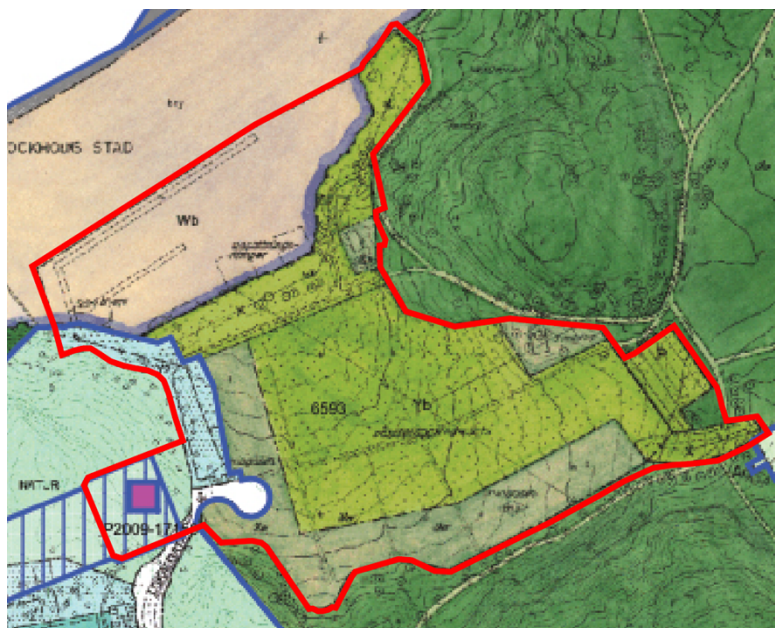
Översiktsplan

I översiktsplanen anges området som ”Skyddat område”, ”Natur- och kulturresevat, nationalstadspark eller världsarv”. Direkt väster om området redovisas en sträckning för ”Pågående eller beslutad spår- och vägutbyggnad” (Förbifart Stockholm). Aktuellt planförslag, med bebyggelsekomplettering bland annat, bedöms vara förenligt med översiktsplanen.

Detaljplan

Planområdet är idag planlagt i sin helhet och omfattas av tre gällande stads- och detaljplaner, Pl 6593, Dp 2002-00666 samt TDP/DP 2009-17150. Mark- och vattenområdena inom Sättra varv omfattas av stadsplan Pl 6593. Markområdena är planlagda som båtuppläggningsplats, specialområde, med byggrätter huvudsakligen placerade mot söder och väster. Vattenområdet är planlagt som småbåtshamn, friluftsbad, specialområde.

I berörda delar ersätts ovanstående planer med denna nya detaljplan.



Planmosaik som redovisar gällande planer inom området.

Ungefärligt planområde är markerat med röd linje.

Riksintressen

Planområdet omfattas av riksintresse för Mälaren med öar och strandområden enligt 4 kap. 2 § Miljöbalken. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Förbifart Stockholm är väg av riksintresse enligt 3 kap. 8 § Miljöbalken.

Strandskydd

Planområdets norra del omfattar strandlinjen och berörs av miljöbalkens regler om strandskydd. Genom att gällande stads- och detaljplaner ersätts av den nu aktuella planläggningen inträder strandskyddet och en ny bedömning om upphävande krävs.

Naturresevat

Planområdet ligger inom Sätmaskogens naturresevat som bildades 2006 efter beslut av kommunfullmäktige.

Förutsättningar

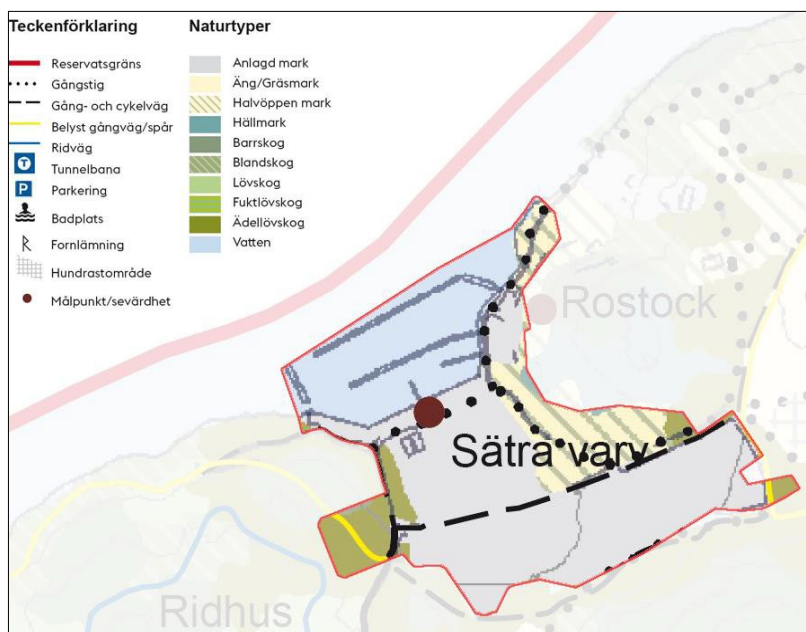


Ortofoto med ungefärligt planområde markerat med gul linje.

Natur

Mark och vegetation

Huvuddelen av planområdet består av ytor med grus som sluttar ner mot Mälaren, se gråfärgade ytor i kartan nedan. De anlagda ytorna inom Sätträ varv används främst som båtupplägningsplats (cirka 500 båtar vintertid). Ytorna för båtupplägningsplats med mera omges i öster, väster och söder av höjdparter med naturmark. Inom planområdets västra del finns ett område med ädellövskog. Trafikverkets tillfälliga arbetsområde i planområdets västra del är markerat på flygfotot nedan.



Ungefärligt planområde markerat på en karta över Sätträskogens naturreservat.



Flygfoto från väster med ungefärligt planområde markerat med gul streckad linje. Trafikverkets arbetsplatsområde är markerat med röd streckad linje.



Bild mot öster vid entrén till Sättra varv vid Sättravarvsvägen/Sättraviksstigen.



Bild mot norr vid entrén till Sättra varv vid Sättravarvsvägen/Sättraviksstigen där Trafikverket har etablerat ett arbetsområde i anslutning till tunnelmynningen

Naturvärden

Planområdet ligger i Sätmaskogens naturreservat som har höga naturvärden. Planområdet ligger även inom spridningszon inom Stockholms gröna infrastruktur samt inom habitatnätverken för eklevande arter, barrskogsfåglar samt groddjur.

Marken inom planområdet är till stor del redan ianspråktagen och har således inte lika höga värden som omkringliggande mark.

Rekreation och friluftsliv

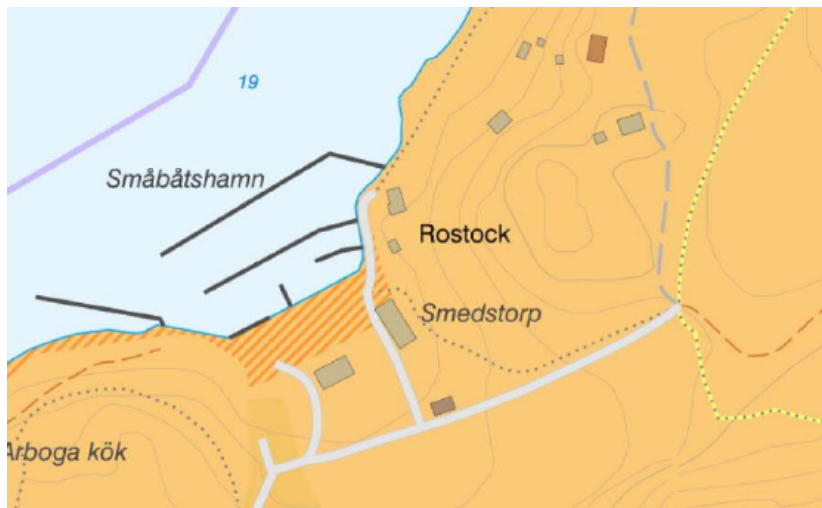
Inom Sätmaskogens naturreservat finns tillgång till strandpromenader, badplatser, lekplatser, vandringsleder med mera. Genom planområdet passerar bland annat flera gångstigar/spår samt delar av befintliga gång- och cykelvägar.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Mellan höjdområden i väster och öster består jorden av fyllning/friktingsjord, torrskorpelera, lera, sediment samt friktionsjord på berg (AFRY/Trafikverket, 2021).

Lermäktigheten ökar successivt från noll vid gränsen till höjdområdena till cirka 5–7 meter i områdets centrala del. Inom området för plan, kajområde och väg har en fyllning om cirka 0,5–1,5 meter lagts ut ovan leran. Fyllningen har en heterogen sammansättning av grus, sand och lera. I högre liggande terräng minskar lerans mäktighet successivt med höjden. Under leran och där lera saknas utgörs jorden av friktionsjord av morän med silt, sand och grus i olika sammansättningar. Friktingsjorden är mycket stenig och blockig. I väster och öster går berget i dagen.



Snedstreckat område markerar aktsamhetsområde med förutsättningar för skred i område med finkornig jordart. Bild: SGU, 2021

Enligt SGU:s kartvisare finns aktsamhetsområden med risk för skred i område med finkornig jordart, baserat på lutningsanalys. Området ligger vid vattnet i planområdets norra del.

På vattensidan om befintlig kaj består botten av lösa sediment med någon eller några meters mäktighet som underlagras av friktionsjord på berg. Kajen är en spontkonstruktion med mothåll. Kajsponten är dimensionerad för att motstå skred och för grundvattennivå högst 0,9 meter. Sponten förhindrar stranderosion orsakad av vågor.

Enligt SGU:s jorrdjupskarta varierar jorrdjupet för hela området mellan 0 och 20 meter. Totalstabiliteten i området bedöms vara tillfredställande med hänsyn till jordlagerförhållandena för nuvarande situation.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå med hänsyn till förväntade klimatförändringar (2015). Enligt rekommendationerna bör ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt placeras ovan nivån 2,7 meter (RH2000). Enstaka byggnader av lägre värde bör placeras ovan nivån 1,5 meter (RH2000)



Översvämningsrisk vid 50 mm regn för befintliga marknivåer. Vattensamling inom planområdet är markerad med röd cirkel. Bild: ÅF/Trafikverket, 2021

Enligt länsstyrelsens beräknade högsta flöde för Mälaren finns risk för att delar av båtuppläggningsplatsen kan översvämmas. Kajsponten på befintlig kaj hindrar inte att kajplanet

översvämmas för Mälarens beräknade högsta flöde. Enligt länsstyrelsens lågpunktskartering har ingen risk för översvämning inom planområdet identifierats. Risker för översvämning och konsekvenser av skyfall har även undersökts med hjälp av verktyget SCALGO Live (ÅF/Trafikverket, 2021). Analysen har gjorts för befintlig situation som baseras på Lantmäteriets höjddata. Stora flöden avrinner genom planområdet och norrut till recipienten. Strax innan utsläppspunkten uppstår en översvämningsrisk enligt Scalgo. Största vattendjupet vid skyfall kan gå upp till cirka 70 mm vid den punkten.

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår i primär och sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde, för vilket särskilda skyddsföreskrifter gäller. Dessa reglerar bland annat att hantering av hälso- och miljöfarliga ämnen, brandfarliga vätskor och bekämpningsmedel inte får ske om det kan medföra risk för vattenförorening. Syftet med vattenskyddsområdet är att långsiktigt garantera dricksvatten med hög kvalitet för Stockholm.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i Mälaren-Fiskarfjärdens tillrinningsområde som är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Vattenförekomsten Fiskarfjärden är klassificerad till en måttlig ekologisk status (VISS, 2021-05-06). Gällande den kemiska statusen uppnår Fiskarfjärden ej god kemisk status. Ämnena som överstiger gränsvärdena är kvicksilver, polybromerade difenyletrar (PBDE), PFOS, bly, antracen och tributyltenn.

Dagvatten

Inom planområdet finns befintliga anläggningar för hantering av dagvatten i form av bland annat dagvattenledningar samt ett dike vid kanten av det berg som ansluter direkt söder om planområdet.

Dagvatten avrinner från alla håll inom området norrut, där recipienten ligger och utsläpp sker. Flöden från den södra delen av planområdet passerar båtuppställningsplatsen och flöden från den östra samt västra delen av området rinner genom naturmark. Tillsammans bildas det flöden som släpps norrut mot recipienten. Flöden i det befintliga dagvattensystemet följer samma riktning som topografin där dagvatten samlas genom brunnar i marken och avleds norrut mot recipienten.

Utifrån tidigare nämnda jordartsförhållanden bedöms marken inom planområdet ha en låg genomsläpplighet/begränsad infiltrationskapacitet.

Befintlig bebyggelse

Inom fastigheten Båtvaggan 1 finns idag fyra varvsbyggnader (förrådsbyggnader, servicehus, garage m.m.) uppförda med tidsbegränsade bygglov från 2013/2014 för att ersätta de varvsbyggnader som revs i samband med Trafikverkets etablering av arbetsområdet i anslutning till tunnelmynningen.

Utöver befintlig bebyggelse med tidsbegränsade bygglov omfattar planområdet även två byggnader med stort kulturhistoriskt värde; torpet Rostock och ett befintligt klubbhus invid vattnet tillhörande Sättra Båtsällskap, samt två mindre förrådsbyggnader och ett mindre pumphus i anslutning till befintlig brygganläggning. Inom Trafikverkets arbetsområde finns även ett antal tillfälliga anläggningar i form av bodar, verkstadstält m.m. I bilden nedan redovisas markeringar för befintliga byggnader inom planområdet.



Flygfoto med markeringar för befintlig bebyggelse. Ungefärligt planområde markerat med gul streckad linje.

Byggnad 1

Servicebyggnad med tillhörande altan. Byggnaden har en bruttoarea (BTA) om cirka 152 m². Fasaden utgörs av faluröd träpanel. Taket utgörs av svart korrugerad plåt.



Byggnad 1, vy mot öster.



Byggnad 2, vy mot norr.

Byggnad 2

Stålcontainer för avfallshantering. Stålcontainern har en byggnadsarea om cirka 12 m². Byggnaden har fasader i faluröd plåt och tak i svart takpapp.



Byggnad 3, vy mot sydost.



Byggnad 4, mot sydväst och mot sydost

Byggnad 3

Byggnaden används som mastförråd, garage, verkstad med mera och har en byggnadsarea om cirka 500 m². Byggnaden har en fasad i liggande och stående träpanel med faluröd kulör med gröna dörrar. Taket utgörs av svart korrugerad plåt.

Byggnad 4

Förrådsbyggnad invid kajkanten med filteranläggning för vatten m.m. Byggnaden har en byggnadsarea om cirka 31 m². Fasader utgörs av stående träpanel i faluröd kulör med gröna dörrar. Taket utgörs av svart korrugerad plåt.

Byggnader 5

Tillfälliga anläggningar inom Trafikverkets arbetsområde i anslutning till tunnelmynningen.



Del av Trafikverkets arbetsområde. Vy mot söder.

Byggnad 6

Torpet Rostock är från mitten av 1600-talet. Under 1700-talet var "Råstock" en av de populära sjökrogarna vid mälärstränderna. Från 1878 och fram till 1935 ingick byggnaden i Sättra varvs anläggning. Sedan cirka 20 år tillbaka används byggnaden som ateljé/hobbylokal, men har tidigare även hyrts ut som sommarbostad.

Byggnaden, som troligen har en stomme från 1600-talet, höjdes med en brantare takresning någon gång under 1800-talet och förlängdes mot norr kring sekelskiftet 1900. Vid en restaurering och upprustning 1976 revs tillbyggnaden och ett burspråk.

Torpet Rostock saknar i gällande stadsplan lagskydd i form av bestämmelser om varsamhet, skydd av kulturmiljövärden eller motsvarande.



Torpet Rostock. Vy mot öster.



Torpet Rostock. Vy mot söder.

Byggnad 7

Föreningslokal/klubbhus från mitten av 1970-talet tillhörande Sättra Båtsällskap. Byggnaden är ursprungligen ritad av arkitekt Gösta Öhman. Fasaden utgörs i huvudsak av träpanel i en grön kulör och vit puts.

Klubbhuset saknar i gällande stadsplan lagskydd i form av bestämmelser om byggrätt, varsamhet, skydd av kulturmiljövärden eller motsvarande.



Befintligt klubbhus tillhörande Sättra Båtsällskap.

Byggnad 8

Mindre förrådsbyggnad tillhörande Sättra Båtsällskap.

Byggnad 9

Befintligt pumphus beläget mellan torpet Rostock och befintligt mastförråd, i anslutning till vattenområdet.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Torpet Rostock och klubbhuset vid vattnet har av Stadsmuseet bedömts ha särskilt stort kulturhistoriskt värde (grön klassning).

Kulturlandskap

Planområdet ligger inom den av Stadsmuseet utpekade värdefulla kulturmiljön Södra Mälarstranden, Sätmaskogen med mera. Sätmaskogens natur- och kulturlandskap med inslag av äldre gårdar, torp och arbetarbostäder är ett av stadens få bevarade exempel på hur Mälarstränderna kunde gestalta sig före den industriella expansionen kring sekelskiftet 1900. Lämningar av krog- och varvsverksamhet berättar om båttrafikens betydelse för 1700- och 1800-talets kommunikationer.

Fornlämningar

Väster om planområdet finns en fornlämning på land av lämningstyp Lägenhetsbebyggelse bestående av husgrunder, vägbank och trädgård (RAÄ dnr 321-219-2011). Norr om planområdet finns flera fornlämningar i vattnet av lämningstyper Fartygs/båtlämningar och Hamnanläggningar.

Vattenområde

Planområdets norra delar utgörs av ett vattenområde som används som småbåtshamn. Inom området finns en brygganläggning som omfattar tre separata bryggor med cirka 170 båtplatser.



Befintliga brygganläggningar inom vattenområdet i anslutning till Sätmaskogen. Vy mot väster.

Gator och trafik

Gatunät

Tillfart till Sättra varv sker via Sättravarvsvägen som kopplar ihop varvet med Sättragårdsvägen. Planområdet omfattar en mindre del av Sättravarvsvägen.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägar samt stigar finns inom och i anslutning till planområdet. Öster om Sättravarvsvägen finns bland annat en separat gång- och cykelbana.

Kollektivtrafik

Tunnelbanestation Sättra ligger cirka 2,6 km från planområdet. Närmsta busshållplats är Örsättrabacken och ligger cirka 1,4 km från planområdet.

Tillgänglighet

Angöring till planområdet sker via Sättravarvsvägen.

Störningar och risker

Förorenad mark

Trafikverket har genomfört ett antal provtagningar inom det tillfälliga arbetsområdet i planområdets västra del. Området har varit ett varv och vinteruppställningsplats för fritidsbåtar under en längre tid. Verksamheten har gett upphov till merparten av de föroreningar som har konstaterats genom provtagning. PCB och metaller är vanligt förekommande.

En kompletterande miljöteknisk markundersökning har även genomförts för övriga delar av varvsplan (Geosigma/Trafikverket, 2020). Utredningen visar att marken inom undersökningsområdet är tydligt påverkat av den tidigare verksamheten för båtuppläggning. Förhöjda halter av metaller, PCB, tennorganiska föreningar, irgarol och diuron har påvisats. Utifrån utförd undersökning är det främst den södra delen av undersökningsområdet, området som används som upplägningsplats för båtar, som tycks vara mest påverkat. Utifrån nuvarande markanvändning bedöms de påvisade föroreningarna inte utgöra en akut risk för människors hälsa eller för miljön.



Utsnitt från framtaget PM om markföroreningar. Bild: ÅF/Trafikverket, 2018



Utsnitt från framtaget PM om markföroreningar. Bild: Geosigma/Trafikverket, 2020

För mer detaljer avseende provpunkter, föroreningshalter/ämnen, m.m. hänvisas till upprättade PM om markföroreningar (ÅF/Trafikverket, 2018 samt Geosigma/Trafikverket, 2020).

Planförslag



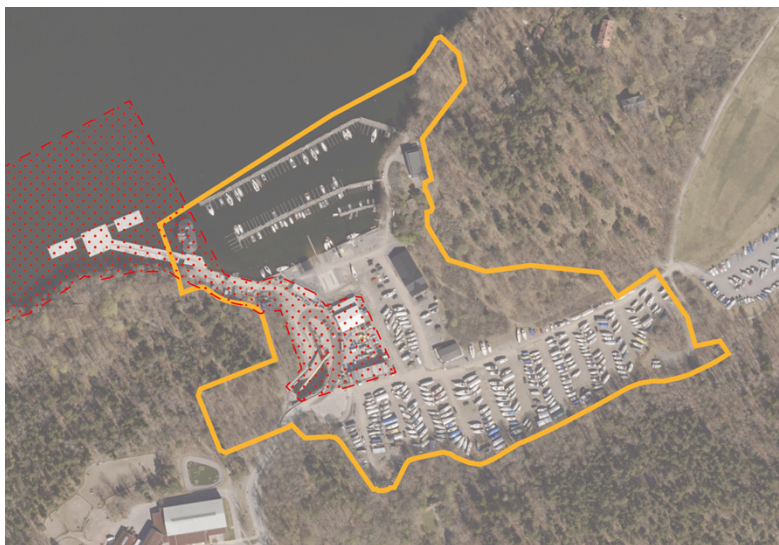
Illustrationskarta. Bild: Tyréns

Markområden för båtupplägningsplatser

I planförslaget bekräftas befintlig användning av Sättra varv för båtupplägningsplatser, varvsbyggnader, klubbhus med mera genom användningsbestämmelsen V_1 (kvartersmark för Småbåtshamn, båtupplägningsplats). Huvuddelen av de delar av planområdet som idag används som båtupplägningsplats har i förslaget försetts med så kallad prickmark vilket innebär att marken inte får förses med byggnad.

Användningsbestämmelsen V_1 samt prickmark omfattar även i detaljplanen stora delar av det arbetsområde som har etablerats av Trafikverket i planområdets västra del, se bild nedan. Befintliga bodar med mera inom arbetsområdet kommer att tas bort efter tunnelns och planerad teknikbyggnads färdigställande.

Markområdet kommer att återställas och på nytt göras tillgängligt för ändamål i enlighet med föreslagen användningsbestämmelse, exempelvis båtupplägningsplatser.

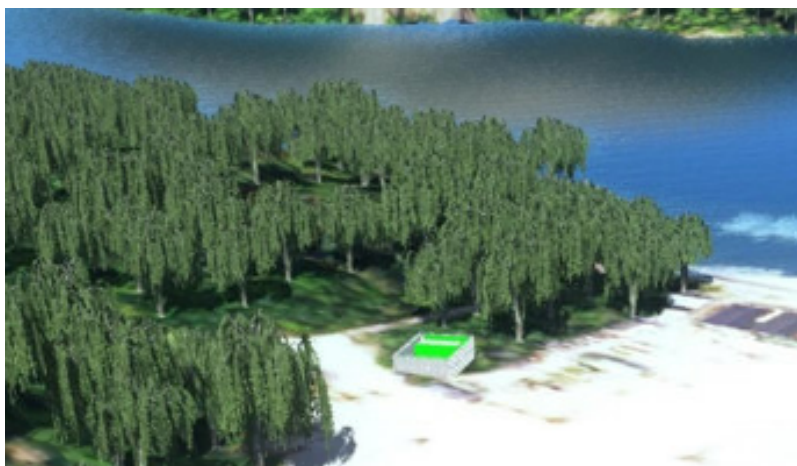


Karta som illustrerar arbetsområdets ungefärliga utbredning i rött. Bild: Tyréns

Ny och befintlig bebyggelse

Ny teknikbyggnad (brandgasschakt)

I planområdets västra del skapar detaljplanen förutsättningar för en ny teknikbyggnad genom användningsbestämmelse för kvartersmark E₁ (rökgasschakt). Föreslagen teknikbyggnad har en byggnadsarea om cirka 70 m² och ansluter till Förbifart Stockholms underjordiska tunnelsystem. Föreslagen placering framgår av illustrationskartan ovan samt i volymsskisser nedan. Teknikbyggnaden planeras innehålla ett brandgasschakt samt ett trappschakt. Trappschaktet används för tillsyn och service medan brandgasschaktet i sig kommer att användas för ventilation av rök vid eventuell brand i trafiktunneln. Föreslagen teknikbyggnad föreslås få en höjdbegränsning genom en bestämmelse om högsta tillåtna totalhöjd (4 meter).



Volymsskiss som visar placering av föreslagen teknikbyggnad ovan mark. Vy mot nordväst. Bild: ON arkitekter

Planen tillgodoser på så sätt det allmänna ändamålet, drift och underhåll, enligt detaljplanen för Förbifart Stockholm (2009-17149) och planen följer intentionerna i arbetsplanen för Förbifart Stockholm (848590).

Befintliga byggnader med tidsbegränsade bygglov i planområdets östra del

Planförslaget innebär att befintliga varvsbyggnader (byggnaderna 1, 2 och 3 enligt översiktsbild på sidan 13) med tidsbegränsade bygglov ges planstöd. Inom föreslagna egenskapsområden som tillsammans utgör det svart skrafferade området i illustrationskartan ovan regleras utnyttjandegraden genom bestämmelser om högsta tillåtna antal kvm byggnadsarea, området omfattas även av bestämmelser om högsta tillåtna nockhöjd i meter över angivet nollplan för befintliga och eventuellt tillkommande nya byggnader/tillbyggnader.

Bestämmelserna skapar viss flexibilitet avseende placering av byggnader inom området och möjliggör även kompletterande bebyggelse om totalt cirka 300 kvm byggnadsarea.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader

Torpet Rostock planläggs för bostadsändamål, kulturverksamhet och café (BC1). Planförslaget innebär att byggnaden förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser (q_1 , r och k) som syftar till att säkra skyddet för torpets kulturhistoriska värden.

Bestämmelserna innebär att byggnad inom användningsområdet utgör kulturhistoriskt värdefull byggelse som inte får förvanskas, att byggnaden inte får rivas samt att underhåll och ändring ska utföras varsamt och ta hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och kulturhistoriska värden.

Material och metoder avseende underhåll och ändring ska väljas utifrån byggnadshistorisk egenart. Torpet Rostock har även försetts med en bestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd i meter ovan angivet nollplan så att byggnadshöjden inte ska kunna överstiga befintlig.

Planförslaget innebär att befintligt klubbhus ges planstöd genom användningsbestämmelsen V_1 . Denna byggnad förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser (q_1 , r och k) med samma motivering som den för torpet Rostock. Klubbhuset förses med en bestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd i meter över angivet nollplan så att byggnadshöjden inte ska kunna överstiga befintlig.

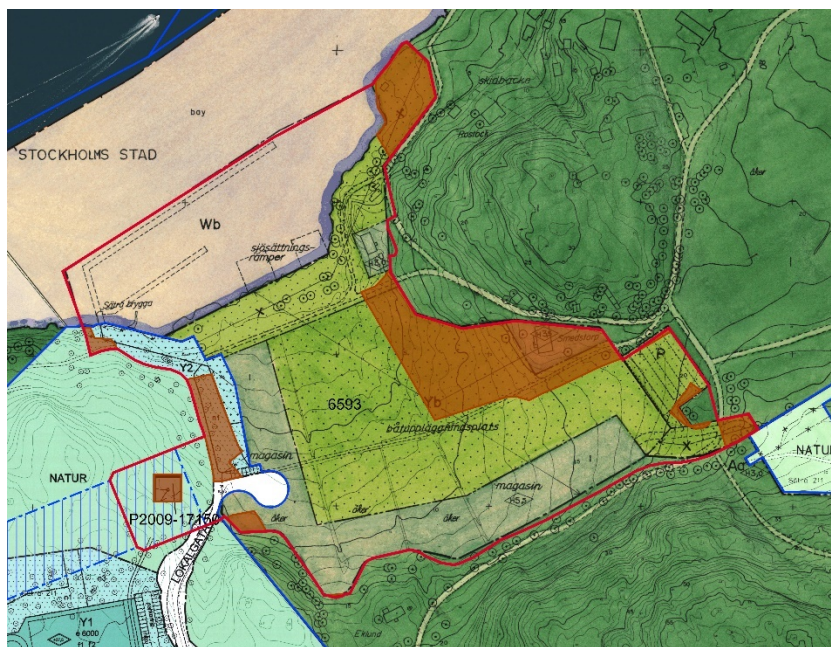
Övriga varvsbyggnader

Övriga förrådsbyggnader och mindre pumphus i anslutning till vattenområdet/småbåtshamnen planläggs med så kallad korsprickmark, vilket innebär att marken endast får förses med komplementbyggnad med en högstanockhöjd om 4,0 meter.

Vattenområden och naturmiljö

Vattenområdet inom fastigheten Båtvaggan 1 ges i planförslaget användningsbestämmelsen W₁ (Småbåtshamn).

Delar av planområdet som idag är planlagda som kvartersmark för båtuppläggningsplats, har inte tagits i anspråk för ändamålet, utan utgörs av naturmark. I kartan nedan framgår vilka ytor inom planområdet som avses. Dessa delar, som omfattar en areal om totalt cirka 1,2 ha, föreslås planläggas som allmän platsmark, NATUR. Inkluderad är även den yta inom fastigheten Sättra 2:1 i planområdets västra del där brandgasschaktet till Förbifart Stockholm var tänkt att placeras (brun fyrkant i bilden nedan). Denna detaljplan prövar ett nytt läge för brandgasschaktet inom fastigheten Båtvaggan 1.



Bruna markeringar i kartan redovisar befintliga naturområden inom planområdet som idag är planlagda som kvartersmark, men som inte har tagits i anspråk för båtuppläggningsplats m.m. Underliggande karta utgörs av Stockholms stads planmosaik som redovisar gällande planer inom området. Ungefärligt planområde är markerat med röd linje. Bild: SBK

Gator och trafik

Trafikledstunnel

Föreslagen teknikbyggnad föreslås få en placering cirka 15 meter från tunnelpåslaget för arbetstunneln tillhörande Förbifart Stockholm. Placeringen innebär att en kortare betongtunnel behöver gjutas för att nå fram till brandgasschaktets läge från tunnelpåslaget. Planförslaget möjliggör detta genom användningsbestämmelsen (T1), trafikledstunnel inklusive ventilationsschakt och utrymningsvägar till markytan samt pumpstation och elnätstation under mark. Den befintliga arbetstunneln som sträcker sig västerut under naturmark kommer sedermera att fungera som länk från brandgasschaktet och huvudtunneln. Den ges planstöd med samma användningsbestämmelse. Användningsbestämmelsen (T1) används endast tillsammans med annat ändamål där ändamålen ligger i skilda plan. I planförslaget planläggs markytan vid användningsområdet för trafikledstunnel som allmän platsmark, NATUR.



Bild som illustrerar tunnelsystemet för del av Förbifart Stockholm, under marknivå, i ljusgrön färg. Föreslaget brandgasschakt samt betongtunnel illustreras i grön färg. Bild: Trafikverket

Skyddszoner

En skyddszon i vertikalled mellan trafikledstunneln och överliggande mark är angiven i planförslaget som lägsta nivå i meter över nollplanet för schaktning, sprängning, borrarbete eller andra ingrepp i undergrunden. Lägsta nivå anges till +12,5 meter över nollplanet. Skyddszon i horisontalled begränsas av plangränsen (användningsgräns och planområdesgräns). Trafikledstunneln (T1) förses å sin sida med en begränsning i

höjddled satt till +2,5 meter över nollplanet, vilket motsvarar tunneltaket vid dess mynning vid mark.

Gatunät

Planförslaget ger planstöd för den befintliga Sättravarvsvägen som planläggs som allmän platsmark, GATA.

Användningsområdet för GATA möjliggör även för eventuell framtida busstrafik på Sättravarvsvägen och är dimensionerad så att förutsättningar skapas för vänd- och reglermöjligheter med mera.

Kollektivtrafik

Planförslaget hanterar ingen ny eller förändring av kollektivtrafik.

Tillgänglighet

Sättra varv kommer att angöras via Sättravarvsvägen. Föreslagen teknikbyggnad kan angöras via Sättravarvsvägen alternativt från den nuvarande arbetstunneln.

Allmänhetens tillgänglighet till vattnet och strandzonen säkerställs i detaljplanen genom att ett område närmast vattnet förses med en administrativ bestämmelse (x), som innebär att området utgör ett markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik. Detta skapar förutsättningar för att allmänheten ska kunna röra sig mellan de gångstråk/stigar som finns inom anslutande naturmark i öster och väster.



Karta som illustrerar ungefärligt läge på stråk inom planområdet som enligt gällande arrendeavtal ska hållas fria för passage för allmänheten.

För att bland annat säkerställa en god tillgänglighet till området som helhet för allmänheten och för att säkerställa trygga passager genom varvsområdet för gående och cyklisterna finns ett arrendeavtal mellan Stockholms stad och dagens verksamhetsutövare inom Sättra varv som komplement till föreslaget x-område längs vattnet. Avtalet innehåller bland annat särskilda bestämmelser om att ett antal rörelsestråk (5 meter breda) inom området ska hållas fria för passage för allmänheten. I bilden ovan illustreras ungefärligt läge för dessa passager i enlighet med gällande avtal.

Strandskydd

Planområdets norra del omfattar kustlinjen och berörs av miljöbalkens regler om strandskydd. Strandskyddet syftar till att säkerställa förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.

Eftersom gällande detaljplaner ersätts med denna detaljplan återinträder strandskyddet och en ny bedömning om upphävande krävs. Detaljplanen innehåller en administrativ bestämmelse om att strandskydd upphävs för kvartersmark samt för vattenområde W₁. För allmän plats med beteckningen NATUR återinträder strandskydd inom 100 meter från strandlinjen.

Sammantaget väger ett upphävande i enlighet med bestämmelsen tyngre än att låta strandskyddet återinträda över hela planområdet och upphävandet strider inte mot strandskyddets syften. De särskilda skäl som åberopas är 7 kap 18c § punkten 1 och 3 Miljöbalken. De delar av planområdet som planläggs som kvartersmark för småbåtshamn/båtuppläggningsplats samt bostäder, kulturverksamhet och café utgörs av befintliga byggnader och redan ianspråktaga markområden. När det gäller föreslagen småbåtshamn/båtuppläggningsplats bedöms det även vara en anläggning som för sin funktion behöver ligga vid vattnet, behovet kan inte tillgodoses utanför området.

Teknisk försörjning

Befintlig bebyggelse är ansluten till det kommunala vatten- och avloppssystemet samt till befintligt nät för el och tele. Befintligt VA-ledningsstråk inom Sättra varv ligger inom föreslagen kvartersmark (Småbåtshamn, båtuppläggningsplats). Ledningsstråket omfattas i planförslaget av ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u).

Dagvatten

För att öka fördröjningen och effekten av reningen av dagvattnet lokalt, innan utsläpp till det befintliga dagvattensystemet eller till recipienten, och för att nå upp till Stockholms stads riktlinjer för dagvattenhantering, föreslås underjordiska magasin i form makadamfyllda magasin.

Nedan illustreras vilka dagvattenåtgärder som avses genomföras. Blå färg symboliserar underjordiska makadammagasin och mörkgröna punktstreckade linjer illustrerar föreslagna nya dagvattenledningar inom området.



Föreslagen dagvattenhantering inom planområdet. Utsnitt från upprättad dagvattenutredning. Bild: ÅF/Trafikverket, 2021

För mer detaljer hänvisas till tillhörande dagvattenutredning (PM VA och dagvatten, dagvattenutredning Sättra hamn, ÅF/Trafikverket, 2021-05-07).

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

I detaljplanen införs en utformningsbestämmelse (f1) för föreslagen teknikbyggnad (brandgasschakt) som innebär att byggnaden ska ges en omsorgsfull gestaltning med tåliga material som anknyter till närliggande bebyggelse. I bilder nedan illustreras en möjlig utformning och gestaltning av föreslagen

teknikbyggnad i enlighet med planförslagets egenskapsbestämmelser. Gestaltningen grundar sig på ett gemensamt formspråk med Förbifart Stockholms övriga utspridda teknikbyggnader belägna i ytläge, vilket ger en enhetlighet som länkar dem samman. Samtidigt har byggnaden anpassats till de lokala och platsgivna förutsättningarna vid Sättra varv genom sin färgsättning som knyter an till befintlig bebyggelse.

Befintlig bebyggelse inom Sättra varv beskrivs under avsnittet om detaljplanens förutsättningar ovan. Befintliga varvsbyggnader (mastförråd, garage m.m.) samt torpet Rostock är målade med Falu Rödfärg. Samma kulör har även befintlig äldre bebyggelse öster om planområdet, bland annat arbetarbostäder som tillhört det sedan 1935 nedlagda fartygs- och reparationsvarvet Sättra Varf. Fasaden på föreslagen teknikbyggnad inom aktuell detaljplan föreslås därför utgöras av en pigmenterad betong i en faluröd kulör. Förutom färgen anknyter byggnadens ribbverk i rytm och dimension till locklistpanel.



Fasadelevation samt perspektivbild som illustrerar en möjlig utformning och gestaltning av föreslagen teknikbyggnad (brandgasschakt). Bild: ON arkitekter.

I planförslaget införs en utformningsbestämmelse för föreslagen teknikbyggnad och för befintliga varvsbyggnader (mastförråd, garage m.m.) samt eventuellt tillkommande bebyggelse inom egenskapsområdena (f2) som innebär att bebyggelse i färg ska förhålla sig till närliggande kulturhistoriskt värdefulla byggnader på ett sådant sätt att hänsyn tas till områdets egenart och kulturhistoriska värde.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken.

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

Naturmiljö

Delar av kvartersmarken i gällande stadsplan inom fastigheten Båtvaggan 1 samt kvartersmark för rökgasschakt i gällande detaljplan för berörd del av fastigheten Sättra 2:1, totalt cirka 1,2 ha, planläggs istället som allmän platsmark (NATUR) och säkras på så sätt för framtiden.

Genom att ändra föreslaget läge för teknikbyggnaden (brandgasschakt) från en placering inom befintlig naturmark till en placering inom varvsområdet i anslutning till befintlig arbetstunnel undviks att mer naturmark behöver tas i anspråk från naturreservatet som tidigare inte har påverkats. Föreslagen placering innebär även att en befintlig stig som idag går igenom området kan behållas.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Fiskarfjärden för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Både med hänsyn till Östra Mälarens vattenskyddsområde och till miljökvalitetsnormerna för vatten är det viktigt att planens genomförande inte medför en negativ påverkan på vattenkvaliteten.

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Föreslagen dagvattenhantering innebär att föroreningsmängder reduceras så att de ligger under dagens nivå efter planens genomförande för samtliga ämnen (PM

VA och dagvatten, dagvattenutredning Sättra hamn, ÅF/Trafikverket, 2021-05-06).

Eftersom marken är förorenad på grund av verksamhet för båtuppläggning rekommenderas ytterligare sanering vid eventuella anläggningsarbeten för schaktmassor. Även tätt isoleringsmaterial rekommenderas runt magasin för att minimera risken att sprida markföroreningar vidare till recipienten.

Material bör väljas med hänsyn till deras föroreningsbidrag och på så sätt förhindra uppkomsten av föroreningar. Byggaktör får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Luftkvalitet

Planförslaget bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids inom planområdet. Halten av partiklar PM10 är 18-25 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är 15-18 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planförslaget innebär ett skydd för det befintliga torpet Rostock samt för befintligt klubbhus inom Sättra varv genom föreslaget rivningsförbud samt föreslagna skydds- och varsamhetsbestämmelser. Planförslaget bedöms inte medföra sådan påverkan på kulturmiljön att en miljöbedömning eller särskild kulturmiljöutredning behöver tas fram.

Störningar och risker

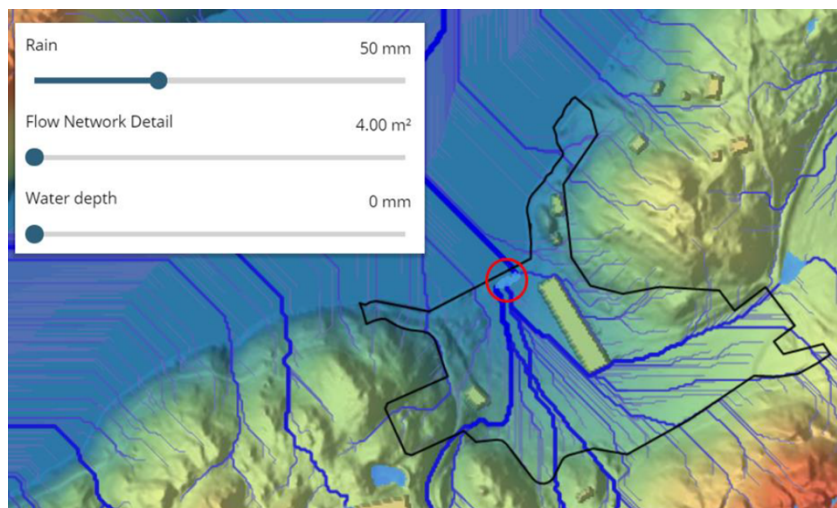
Översvämningsrisker

Tre förrådsbyggnader samt befintligt mindre pumphus invid småbåtshamnen, mindre pumphus (byggnaderna 3, 4, 8 och 9) riskerar, enligt Länsstyrelsens beräknade högsta flöde för Mälaren, att översvämmas. Dessa byggnader behöver dock ligga i anslutning till småbåtshamnen och vattnet för sin funktion, och är av lägre värde.

Risker för översvämnning och konsekvenser av skyfall har för planförslagets tillkommande bebyggelse undersökts med hjälp av verktyget SCALGO Live (ÅF/Trafikverket, 2021).

Undersökningen visar att flödesvägar i stort sett inte påverkas av

byggnationen. En översvämmad yta med likartad utbredning som befintlig situation har identifierats.



Översvämningsrisk vid 50 mm regn för planförslaget. Vattensamling inom planområdet är markerad med röd cirkel. Bild: ÅF/trafikverket, 2021

Huvudavrinningsvägarna passerar förorenad mark. Risken är att föroreningar förs med till recipienten om lågpunkten översvämmas. Dagvattenlösningar som föreslås bör ta hänsyn till detta och minska risken för översvämning på förorenad mark.

Vid kraftigare regn än de dimensionerande 10-årsregnen kommer vattnet inte kunna avledas tillräckligt snabbt via det planerade dagvattensystemet på fastigheten. Då måste området vara höjdsatt så att vattnet avrinner från byggnaderna mot områden som kan översvämmas utan skador på byggnader.

Ras/Skred

Enligt framtaget geotekniskt utlåtande (AFRY/Trafikverket, 2021) bedöms totalstabiliteten i området vara tillfredställande med hänsyn till jordlagerförhållandena för nuvarande situation. Planerad anläggning är placerad i kanten av den utfyllda delen där lerlagret är tunnare och bedöms inte riskera att skadas av skred.

Lerlagrets skjuvhållfasthet under fyllningen kan emellertid beskrivas som extremt låg och mycket låg mot öster. Detta förhållande tillsammans med att marken lutar innebär att för eventuella större uppfyllnader eller byggnader bör stabilitetsförhållandena kontrolleras.

Vid en eventuell grundvattenförändring med ett förändrat klimat förändras inte förutsättningarna för områdets lämplighet avseende

risken för ras och skred nämnvärt på grund av jordlagerförhållandena.

Brandgasschakt

En riskanalys har tagits fram avseende olycksrisker kopplade till förslaget brandgasschakt (Trafikverket, 2020).

Vid händelse av en brand eller olycka i tunneln kommer eventuell brandrök eller giftiga gaser att ventileras ut via tunnelns olika brandgasschakt, luftutbytesstationer och frånluftstorn, men beroende på omständigheterna så som typ av olycka och vindförhållanden blir konsekvenserna av en olycka varierande. Brandgasschakt, luftutbytesstationer och frånluftstorn kommer att även att kunna fjärrstängas och på så sätt kan utsläppet styras.

I MKB-skedet för Förbifart Stockholm genomfördes en översiktlig individriskberäkning på huruvida en olycka med farligt gods i tunneln kunde ge upphov till stor riskpåverkan på ytan kring avluftstornen. För en komplett sammanfattning av beräkningarna hänvisas till framtaget PM Förtydligande olycksrisk (Trafikverket, 2020).

Beräkningarna visade bland annat att oavsett hur fördelning sker i olika stora utsläpp, vindhastigheter, vindriktningar med mera kommer inte den kumulativa frekvensen för olycka klass 2.3 överstiga $1E-07$, vilket är gränsen för ALARP. Riskerna orsakade av klass 2.3 kring avluftstornen var därmed att betrakta som låga.

Vid beräkningarna togs ingen hänsyn till att sträckan Södra Lovön och Kungens kurva är uppdelad i ytterligare ventiliationssegment, i och med införandet av aktuellt brandgasschakt vid Sättra varv. Frekvensen för Sättra brandgasschakt är alltså ännu lägre än redovisade resultat i genomförd individriskberäkning.

Vid händelse av en explosion i tunnelsystemet kommer tryckavlastning till viss del, beroende på storlek och placering i tunneln, kunna ske via ett eller flera avluftstorn. En grov bedömning är att primärt splitter från detonationen i tunneln inte kommer att komma ut, dock kan själva tornet, eller brandgasschaktet, komma att skadas eller raseras.

Avståndet från brandgasschaktet till omgivande bebyggelse överstiger 8 meter. Inga ytterligare åtgärder är nödvändiga ur brandspridningssynpunkt. Eventuella brandgaser från brand i elektrifierat fordon som ventileras ut via Sättra brandgasschakt

späds dels i tunneln med hjälp av den mekaniska ventilationen, dels när brandgaserna kommer i kontakt med friska luften efter schaktet. Exponering för all brandgas bör undvikas, och det kan antas att personer som vistas i schaktets närhet rör sig därifrån oavsett vilken brandgas som ventileras ut, vilket skulle vara fallet även vid fordonsbrand i det fria.

Barnkonsekvenser

Planförslaget innebär att förutsättningar skapas för fortsatt båtklubsverksamhet inom Sättra varv, vilket bland annat är positivt ur ett barn- och ungdomsperspektiv.

Tidplan

Samråd	17 september – 29 oktober 2019
Granskning	2 februari – 1 mars 2022
Antagande i SBN	maj 2022

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Trafikverket ansvarar för genomförandet av kvartersmark för föreslagen teknikbyggnad (E₁) samt trafikledstunnel. Staden ansvarar för genomförandet av allmän plats (GATA), omhändertagande av allmän plats (NATUR), samt genomförande av övrig kvartersmark (V₁ och BC1) inom Sättra varv.

Trafikverket ansvarar för återställande av befintligt arbetsområde efter färdigställande av trafikledstunnel samt teknikbyggnad.

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Avtal

Trafikverket har träffat ett avtal med Stockholm Stad, Sättra varvs intresseförening samt Sättra båtklubb under 2014 gällande etableringsområde och ersättning för anläggningar i varvsområdet. I detta avtal anges även Trafikverkets skyldighet att återställa området i ursprungligt skick. Detta regleras även i det genomförandeavtal som Stockholm Stad och Trafikverket träffade för projekt E4 Förbifart Stockholm 2013.

Stockholm Stad och Trafikverket kommer att teckna ett avtal gällande genomförandet av dagvattenåtgärder i området.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga stads- och detaljplaner, Pl 6593, Dp 2002-00666-54 samt TDP/DP 2009-17150-54 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden
Planområdet omfattar fastigheten Båtvaggan 1 och del av fastigheten Sättra 2:1. Berörda fastigheter ägs av Stockholms stad.

Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan användningar inom kvartersmark och allmän plats.

Detaljplanen redovisar småbåtshamn inom vattenområde, småbåtshamn, båtupplägningsplats, bostadsändamål, centrumändamål samt tekniska anläggningar (rökgasschakt samt pumpstation) på kvartersmark. Detaljplanen redovisar natur, gata och trafikledstunnel på allmän plats.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Område utlagt som kvartersmark för småbåtshamn och båtupplägningsplats (V₁) ska utgöra en fastighet. Vattenområdet (W1) ska fortsätta att tillhöra Båtvaggan 1. Delar av fastigheten Båtvaggan 1 utlagt till allmänplatsmark (gata och natur) förs genom fastighetsreglering till Sättra 2:1. Några mindre områden av Sättra 2:1 övergår från allmän plats (natur) till kvartersmark (småbåtshamn, båtupplägningsplats) och förs genom fastighetsreglering till Båtvaggan 1.

Område utlagt till kvartersmark för bostads- och centrumändamål kan utgöra en fastighet som bildas genom avstyckning från Båtvaggan 1 och Sättra 2:1. Fastigheten kan angöras genom servitut över Båtvaggan 1.

Område utlagt till kvartersmark för teknisk anläggning (rökgasschakt) kan bilda en egen fastighet genom avstyckning från Båtvaggan 1 och Sättra 2:1. Planområdet berörs av 3-

Bilden illustrerar de fastighetsregleringar som blir aktuella. Gröna områden övergår från kvartersmark, båtupplag till allmän plats, natur och överförs genom fastighetsreglering från Båtvaggan 1 till Sätra 2:1. Blå områden övergår från allmän plats, park till kvartersmark, båtupplag och överförs genom fastighetsreglering från Sätra 2:1 till Båtvaggan 1. Rött område övergår från kvartersmark, båtupplag till allmän plats, gata och överförs genom fastighetsreglering från Båtvaggan 1 till Sätra 2:1. Gult område övergår från kvartersmark, båtuppläggningsplats och allmän plats, park till kvartersmark, bostäder och centrumändamål. Området kan bilda en egen fastighet av del av Båtvaggan 1 och del av Sätra 2:1. Fastigheten kan angöras genom servitut över Båtvaggan 1. Mörkgrått område övergår från kvartersmark, båtuppläggningsplats och allmän plats, park till kvartersmark, teknisk anläggning. Området kan bilda en egen fastighet av del av Båtvaggan 1 och del av Sätra 2:1. Grått rastrerat område utgör höjdavgränsad kvartersmark för trafikledstunnel (T1). Området kan utgöra tredimensionellt fastighetsutrymme eller upplåtas med officialservitut. Ljusblått rastrerat område är markreservat för allmän gångtrafik (g). Befintligt servitut för ändamålet får ändrad utbredning genom fastighetsreglering.

Behov av rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

Ledningsrätter

Rätt till allmännyttiga allmänna ledningar säkras genom upprättande av ledningsrätt eller servitut.

Servitut

Befintligt servitut för allmän gångtrafik berörs då delar av servitutsområdet överförs till allmän plats. Servitutet kan ändras i samband med övrig fastighetsreglering. Avstyckad bostadsfastighet behöver få anslutning till allmän gata m.m. säkrad genom upprättande av servitut. Detaljplanen skapar förutsättningar för detta.

Ekonomiska frågor**Vatten och avlopp**

Vid anslutning till det kommunala VA-ledningsnätet så tar kommunen ut en avgift enligt tidpunktens gällande VA-taxa.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten debiterar efter taxa. Kostnaden för fastighetsbildning varierar således beroende på hur omfattande och tidskrävande ärendena är.

Fastighetsägaren betalar fastighetsbildningskostnaden för fastighetsbildning på kvartersmark enligt detaljplanen.

Tekniska frågor**Vatten och avlopp**

Vatten och avloppsledningar finns inom planområdet.

Dagvatten

På kvartersmark ska dagvattnet fördröjas och renas genom underjordiska fördröjningsmagasin. Den dagvattenutredning som har tagits fram ska följas (PM VA och dagvatten, dagvattenutredning Sätra hamn, ÅF/Trafikverket, 2021-05-06). Att åtgärderna genomförs ska säkerställas genom avtal.

El/Tele

El och tele/fiber-kablar finns inom planområdet.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att detaljplanen har fått laga kraft.