

Handläggare
Per Jerling
Telefon 08-508 27 594**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Startpromemoria för planläggning av Akka 4 m fl i stadsdelen Alvik (cirka 400 bostäder, kontor, verksamheter, trafik, allmänna platser)

Förslag till beslut

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att påbörja planarbete.

Torkel Kjellman
Tf. stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson
Avdelningschef

Karin Norlander
Enhetschef

SAMMANFATTNING

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för cirka 400 bostäder, kontor och verksamheter tillsammans med en integrerad depå för Nockebybanan med spårområde, samt park, gata och förskola inom området.

Detaljplanen ska bidra till att skapa en sammanhängande stadsdel i Alvik med förstärkta kopplingar till omgivningen. Området är tänkt att öppnas upp, bli mer tillgängligt och få en ökad orienterbarhet. Ett idag slutet verksamhetsområde omvandlas till en mer levande stadsmiljö med bostäder. Människor och företag ges förutsättningar att kunna bo och verka i området och tryggheten ökar.

Frågor som kommer att behöva studeras i inledningen av planarbetet är överbyggnaden av depå och spårområde samt hur bebyggelsen närmast Drottningholmsvägen kan genomföras med hänsyn till bland annat risk och buller. En utvärdering av tunnelbanans gnisselkurva kommer att undersökas.

Fastigheten Akka 4 ägs av Stockholms stad. Trafiknämnden inom Region Stockholm (SL) har en tillfällig nyttjanderätt till fastigheten. Staden har markanvisat en del av bostäderna till ByggVesta AB, den 21 oktober 2021. Ytterligare markanvisning för bostäder kommer att göras under året. Planerade bostäder avses upplåtas som både bostadsrätt och hyresrätt.

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att påbörja planarbete.

Stadsbyggnadskontoret

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

UTLÅTANDE

Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för cirka 400 bostäder, kontor- och verksamheter tillsammans med en integrerad depå för Nockebybanan med spårområde samt park, gata och förskola inom området.

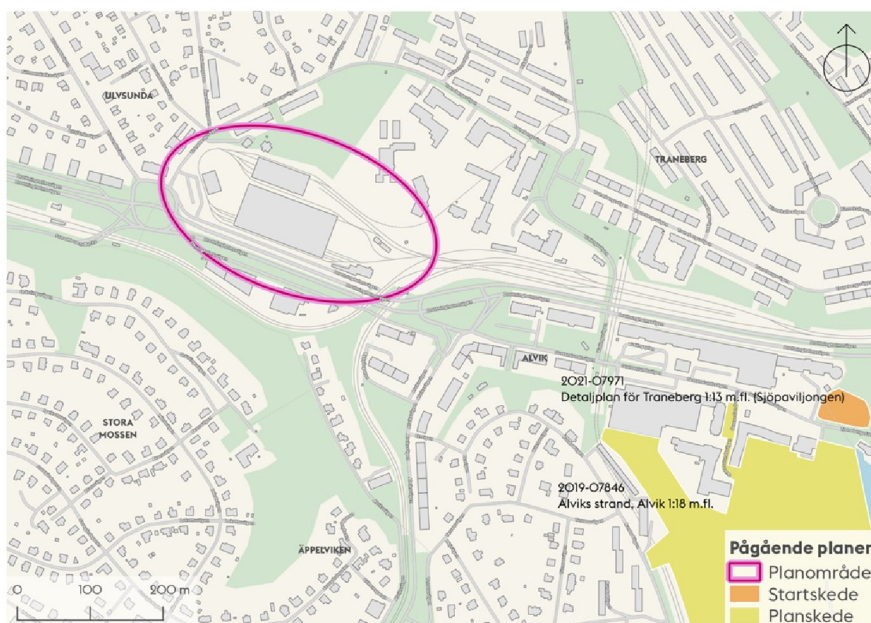
Den grundläggande stadsbyggnadsidén är att bygga ut planområdet med stadskvaliteter i form av bebyggelsetäthet, sammanhang med omgivningen och en större funktionsblandning. Området omvandlas till stadskvarter med bostäder, kontor och verksamheter där olika funktioner i så hög grad som möjligt integreras med varandra och bidrar till att koppla samman omgivande områden.

Målsättningen är att tillskapa en gångkoppling upp mot parkområdet i norr samt förbättra gång- och cykelkopplingarna från området åt öster och väster. En ny offentlig mötesplats ska tillskapas centralt i området samt gröna promenadstråk som bidrar till en tryggare miljö att röra sig genom.

Bakgrund

Plandata

Området ligger längs Drottningholmsvägen mellan Ulvsundaplan och Alviksplan i Alvik i stadsdelen Bromma. Området är cirka 30 000 kvm stort. Exakt omfattning och lämplig avgränsning av planområdet kommer att studeras vidare.



Orienteringskarta som visar planområdets läge.

Pågående detaljplaner i området

Cirka 500 meter öster om området pågår planarbete för Alviks strand, dnr 2019-07846 (1300 bostäder, kontor, centrumändamål, skola, förskolor, torg, parker, gator), som varit på samråd. Norr om Alviks strand har ett mindre planarbete påbörjats (start-PM) för en del av Tranebergs strand, dnr 2021-07971 (85 bostäder, centrumändamål).

Gällande detaljplaner

För området gäller detaljplan 3279, som vann laga kraft den 23 augusti 1946 och som tillåter industri och förrådsbyggnader för spårvagnar.

Markägförhållanden

Fastigheten Akka 4 ägs av Stockholms stad. Trafiknämnden inom Region Stockholm (SL) har en tillfällig nyttjanderätt till fastigheten. Det finns ett avtal mellan parterna om att trafiknämnden inom Region Stockholm ska avflytta från fastigheten, med undantag av en depå för sju vagnar och likriktarstation för Nockebybanan samt vändspår för tunnelbanan. Tillkommande depå ska vara möjlig att överdäcka med bostäder.

Relaterade beslut och styrande dokument**Översiktsplan**

I översiktsplanen anges Alvik som ett större utvecklingsområde i strategiskt läge nära innerstaden med närhet till kollektivtrafik. Planområdet angränsar till Alviks centrum och länkar samman centrumbebyggelsen med flerbostads- och villabebyggelsen och bidrar till utbyggnadsstrategin en växande stad.

Drottningholmsvägen bedöms på längre sikt kunna utvecklas till ett urbant stråk och kompletteras med bebyggelse. Detaljplanen ligger i linje med denna utveckling. Då området öppnas upp och tillgängliggörs ökar orienterbarheten samt att kopplingarna till omgivande stadsdelar stärks bidrar detta till utbyggnadsstrategin en sammanhängande stad.

Riksintressen

De riksintressen som berörs är Bromma flygplats som innebär begränsningar för hur högt man får bygga samt Drottningholmsvägen (länsväg 275), som båda utgör riksintresse för kommunikationer.

Stockholms byggnadsordning

I byggnadsordningen är området betecknat som övrigt, men ligger omgivet av Tranebergs smalhusstad och Ulvsunda trädgårdsstad. Området har stor potential att tillskapa nya värden i enlighet med byggnadsordningen.

Gestaltning ska ske utifrån en sammanhållen gestaltningsidé med ett helhetsperspektiv där närliggande bebyggelse beaktas.

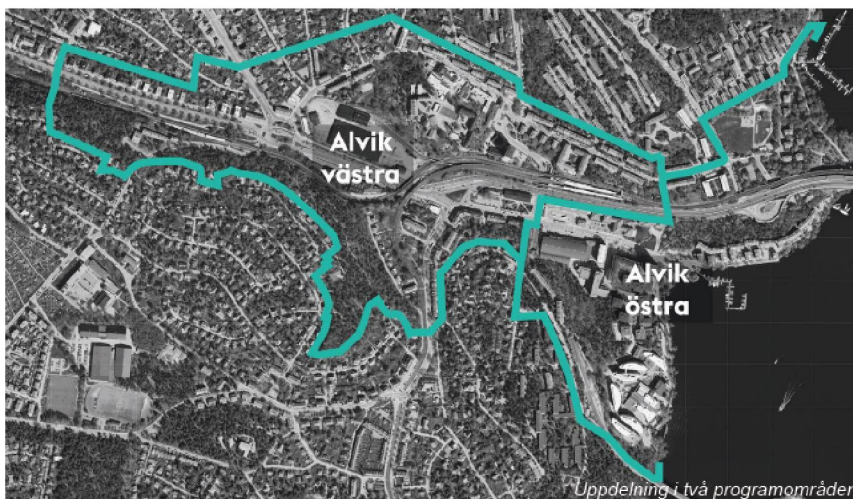
Verksamhetslokaler ska tillskapas i strategiska lägen vid centrala stråk och mot offentliga platser.

Program

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 23 maj 2013 § 29 att programarbete ska påbörjas för Alvik, dnr 2013-06204. Projektets styrgrupp gav den 15 juni 2017 direktiv om ändrad arbetsprocess för att utreda stadsutvecklingsområdet Alvik i två program.

Programförslag för Alvik östra, dnr 2013-06204 togs fram och var på programsamråd 6 februari 2019 till 3 april 2019.

Programsamrådet redovisades och startpromemoria och beslut att påbörja planarbete för etapp 1 (Alviks strand) togs den 12 december 2019. Program för Alvik västra, dnr 2017-09856 kommer inte arbetas vidare med.



Programområdena Alvik västra och Alvik östra.

Kommunala beslut i övrigt

Markanvisningar

Staden har markanvisat en del av bostäderna till ByggVesta AB, 2021-10-21. Ytterligare markanvisning för bostäder kommer att göras under året.

Nuvarande förhållanden

Markanvändning

Alvik präglas av en komplex infrastruktur med Drottningholmsvägen, spårtrafik, lokalgator samt gång- och cykelvägnät i olika nivåer. Fastigheten Akka 4 utgörs idag av Brommadepån som är en vagnhall för uppställning och service av spårvagnar. Inom området finns även en kontorsbyggnad, en busstvätt, en verkstadsbyggnad samt en drivmedelsstation.

Planområdet ligger cirka 350 meter från Alviks torg med utbud av service, bibliotek, Alviks kulturhus och idrottsanläggningen Salkhallen. Norr om planområdet finns Alviksskolan, en livsmedelsbutik, bollplan och ett naturområde. De stora höjdskillnaderna gör att naturmarken är svårtillgänglig idag.



Flygbild med Akka 4 och Brommadepån inringad.

Stadsbild och karaktär

Området är hårdgjort med asfalt och spårytor, relativt flackt och inhägnat samt domineras av den stora vagnhallen och de övriga byggnaderna. Norr om området finns ett kuperat naturområde på en högre nivå. Den norra fastighetsgränsen utgörs av en kraftig bergskärning. I bergskärningen finns en stor tunnelmynning med spår som leder in i berget.

Kulturmiljö

Den stora vagnhallen mitt på fastigheten och kontorsbyggnaden i den östra delen uppfördes åren 1943-47 efter ritningar av Erik Vestergren för AB Stockholms spårvägar. Byggnaden för busstvätt i den västra delen, uppfördes 1981 efter ritningar av Marcus & Hallman byggprojektering. Verkstadsbyggnaden i den norra delen uppfördes 1997.

Vagnhallen och kontorsbyggnaden är grönklassade av Stadsmuseet, vilket betyder att bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Vagnhallen utgör en viktig del i Stockholms kommunikationshistoria. Byggnaden är tidstypisk och är den bäst bevarade vagnhallen av denna karaktär i Stockholm. Busstväten är gulklassad av Stadsmuseet. Byggnaden bidrar till den totala miljön inom anläggningen. De två mindre bostadshusen direkt norr om planområdet är grönklassade liksom den intilliggande Alviksskolan.

Trafik och kollektivtrafik

Alvik karaktäriseras av sin funktion som reseknutpunkt. Stadsdelen nås av tunnelbana, buss, tvärbana och lokalbana (Nockebybanan). Alviks station ligger cirka 350 meter från planområdet. Angöring till planområdet sker via Tranebergsvägen i väster. Längs Drottningholmsvägens södra sida löper ett separerat stråk för gång och cykel. Längs Drottningholmsvägens norra sida löper parallellt en smal enkelriktad lokalgata för blandtrafik.

Miljö

Området är idag hårdgjort med asfalt och spårytor. Då grönska mer eller mindre saknas idag är det viktigt att tillföra så mycket grönska som möjligt som kan bidra med ekosystemtjänster.

Området är utsatt för trafikbuller från Drottningholmsvägen, Tranebergsvägen, tunnelbanan och Nockebybanan. Ljudnivån längs Drottningholmsvägen är 70-75 dBA ekvivalent ljudnivå på 2 meters höjd. Spårvagnsdepå med tillhörande spår ger upphov till industribuller. Depåverksamheten kan även orsaka vibrationer och stomljud.

Luftföroreningshalterna är höga längs med Drottningholmsvägen. Halten av partiklar PM₁₀ är 35-50 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten kvävedioxid är 48-60 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³.

Verksamheterna vid spårvagnsdepån och drivmedelsstationen kan ha orsakat föroreningar i marken.

Planområdet ingår i Strömmens tekniska avrinningsområde då dagvatten går till Bromma avloppsreningsverk för att sedan släppas ut i Strömmen.

Dagvatten ska omhändertas inom egen fastighet enligt stadens dagvattenstrategi. Skyfallsmodellering visar att det idag finns flera platser inom planområdet där det riskerar att samlas vatten vid ett kraftigt skyfall.

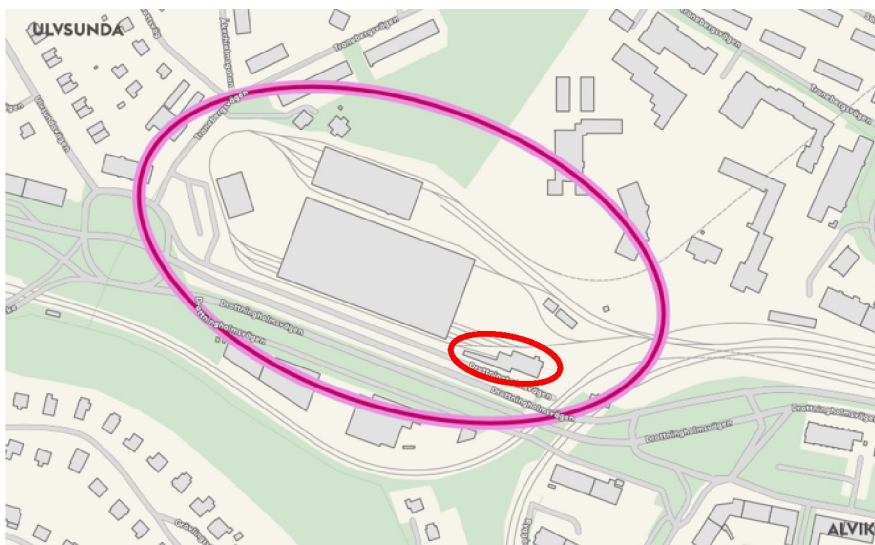
Störningar och risker

Riskkällor finns i form av transporter av farligt gods på Drottningholmsvägen och järnväg. Det finns även riskfylld verksamhet i form av två drivmedelsstationer, en i västra delen av den aktuella fastigheten och en sydost om planområdet. Även urspårningsrisk från tunnelbana och spårväg behöver beaktas. Ytterligare risker är översvämningar samt ras och skred.

Planförslaget

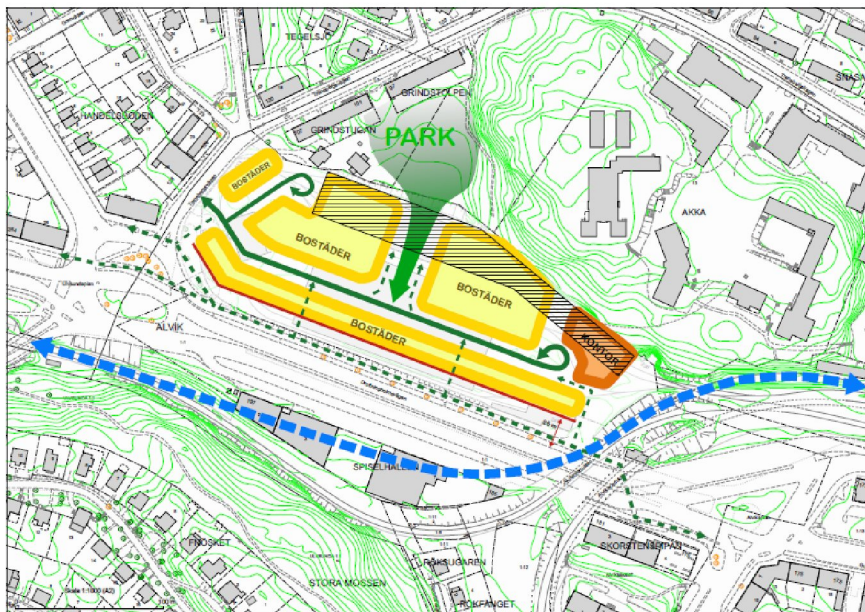
Förslag som ligger till grund för detaljplanen

Planarbetet ska utreda möjligheten att utveckla platsen med cirka 400 bostäder, kontor, en integrerad depå med spårområde, park och gator. Förslaget innebär att merparten av de befintliga byggnaderna rivs men det ska utredas om kontorsbyggnaden i den östra delen kan bevaras.



*Befintlig situation med kontorsbyggnaden markerad med rött.
(Stadsbyggnadskontoret)*

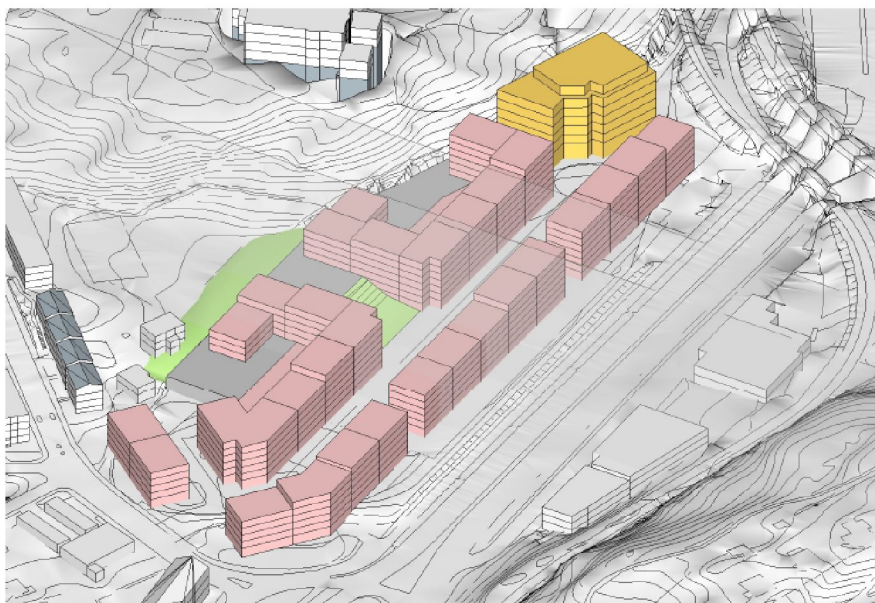
Inför planarbetet har stadsbyggnadskontoret tagit fram ett principiellt planförslag. Illustrationen visar på ungefärliga ytor för ny bebyggelse där lämpligt läge för en påbyggnad av Nockebydepån samt spår ska säkerställas. Även behov av förskola med tillhörande gård ska studeras. Östra delen av planområdet bedöms lämplig för enbart kontor.



*Föreslaget planområde med övergripande princip för exploatering med trafik- och gång- och cykelkopplingar i grönt. Överbyggd depå och spårområde i svart skrafferad yta. Tummelbana i möjligt nytt läge i blå streckad linje.
(Stadsbyggnadskontoret)*

Ny bebyggelse ska placeras längs Drottningholmsvägen med bottenvåningar som möjliggör för centrumändamål och bostadskomplement mot allmän plats. Bebyggelsen mot Drottningholmsvägen kommer att behöva ha en skärmande funktion och placeras på ett riskavstånd av minst 25 meter från vägkant. Större kvarter föreslås i den norra delen som delvis däckar över depå och spårområde. De delar som inte kan innehålla bostäder på grund av risk och buller föreslås för verksamheter eller kontor.

En lokalgata föreslås genom området från vilken angöring till kvarteren kan ske. Detta för att uppnå ett effektivt markutnyttjande och en så kort gatusträckning som möjligt. In- och utfart bör ske mot Tranebergsvägen då det inte bedöms möjligt med utfart mot Drottningholmsvägen.



Axonometrisk volymstudie som visar principiell överdäckning av depå och spår område i grått och förslag på tillkommande bebyggelse i rosa och orange. Drottningholmsvägen till höger i bild. (Stadsbyggnadskontoret)

En utvärdering av den intressanta tunnelbanans gisselkurva ska undersökas. Förslaget behöver även ta höjd för en eventuell framtida avgrening av tunnelbanan mot Bromma flygplats. Strukturplan ska tas fram, kopplingar och stråk, volymer och förhållandet till angränsande områden ska studeras vidare.

Arkitektonisk idé

Planförslaget ska bidra till att området öppnas upp och tillgängliggörs samt att kopplingar mellan angränsande områden ska stärkas. Orienterbarheten ska öka så att det är lätt att hitta och ta sig genom området genom lokalisering av bebyggelse, gång- och cykelstråk, gator och målpunkter.

I norr är det viktigt att utveckla en grön koppling upp mot naturmarken då det i området behövs attraktiva offentliga platser och parkyta för rekreation. En platsbildning ska skapas med ett gott lokalklimat och med vistelsevärden som gör området till ett besöksmål för boende och verksamma i området.

Tillkommande bebyggelse ska förhålla sig till den bebyggelseskala som finns i omgivningen med ett lägre våningsantal mot befintlig bebyggelse i väster och ett högre mot centrumbebyggelsen i öster. Gränser mellan privata kvarter och allmänna platser ska vara tydliga.

Tidiga volymstudier visar att en skala på fem till sju våningar mot Drottningholmsvägen och Tranebergsvägen bedöms som lämplig ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Åt väster bör en något lägre skala

eftersträvas för att ta hänsyn till den befintliga och lägre bebyggelsen som är grönklassad. Mot den tillkommande inre gatan bedöms en skala på sex till sju våningar som lämplig.

Bebyggelsen ska klara skyfall utan betydande konsekvenser. Strukturen anpassas utifrån behov av ytor för dagvatten- och skyfallsåtgärder. Det ska vara enkelt att leva hållbart i området avseende mobilitet (trafik och parkering). Ekosystemtjänster ska stärkas i området.

Utvecklingen av området ska förhålla sig till målsättningen att omvandla Drottningholmsvägen till urbant stråk utan att minska kapaciteten på Drottningholmsvägen eller ta bort klassningen för transport av farligt gods.

Exploateringsnämnden ansvarar för utformning, projektering och genomförande av allmän plats. Utformning av allmän plats regleras inte i plankartan.

Planförslagets konsekvenser

Bostadsförsörjning

Planförslaget bidrar till att uppfylla bostadsmålen, genom ett tillskott av omkring 400 nya bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Planförslaget bedöms ge en sammanhängande stadsdel med förstärkta kopplingar till omgivningen. Beräknat antal bostäder förutsätter att depå och spårområde byggs över samt att risk- och buller från Drottningholmsvägen och tunnelbanan är acceptabla.

En stor utmaning i uppdraget är att hantera infrastruktur och riskfrågor och omvandla området till en attraktiv, välfungerade och sammanhållen stadsstruktur. Antal bostäder kan komma att ändras när områdets förutsättningar förtydligats. Närmast Drottningholmsvägen är kontor eller andra verksamheter möjliga om det inte skulle vara möjligt med bostäder.

En socialt sammanhållen stad

Området utgör idag en sluten fastighet och en avstängd plats för allmänheten som är omgärdad av trafikbarriärer. Genom en utveckling från ett slutet område till en blandad stadsbebyggelse kan platsen bidra till att bättre koppla samman omgivande områden. Stadsstrukturen i Alvik binds ihop och blir tillgänglig för fler genom att området omvandlas och befolkas.

Trygghet

Stadsrum som idag är oövervakade eller inhägnade och kan upplevas som otrygga. Genom förslaget kommer området att befolkas och bli tryggare att vistas i.

Jämställdhet

En funktionsblandad stadsdel med bostad, arbete och service nära tillhands bidrar till att möjliggöra en jämställd livsstil. De publika stadsrum som skapas kan locka besökare av olika kön, ålder och socioekonomisk status. Främjande förutsättningar för rörelse och nya bostäder nära kollektivtrafik och cykelvägar minskar behovet av bil och ger mer jämställda villkor för transport.

Näringsliv och kompetensförsörjning

En förtätning och fler bostäder stärker näringslivet vid Alviks centrum genom ett större lokalt kundunderlag. Ett antal arbetsplatser kan tillkomma i form av kontor och verksamheter. Viss service kan utvecklas genom lokaler i bottenvåningarna. Behov av ytterligare skolplatser bedöms kunna täckas inom den befintliga Alviksskolan. Behov av en förskola med tillhörande gård kommer att utredas inom planområdet.

Kulturmiljö i en växande stad

En rivning av vagnhallen och kontorsbyggnaden skulle kunna ses som ovarsam och en förvanskning av fastighetens kulturhistoriska värden. En rivning av busstväten skulle minska förståelsen för anläggningens utveckling. Samtidigt utgör den idag slutna fastigheten och de stora byggnaderna en stor barriär i området som med förslaget skulle brytas och området skulle tillgängliggöras och öppnas upp med möjlighet att tillskapa nya stadskvaliteter.

Arkitektur och gestaltning

Området omvandlas från en miljö som idag domineras av en sluten transportinfrastruktur med spår till en miljö med en öppen och mer levande stadsbebyggelse. Drottningholmsvägen stärks som urbant stråk. Bebyggelsen utformas i kvartersstruktur med en mer skärmande del mot Drottningholmsvägen och en mer öppen struktur mot naturområdet i norr. Volym och skala anpassas till omgivande bebyggelse. Byggnadstypologin ska studeras vidare.

Trafik och mobilitet

Gång- och cykelkopplingar från Drottningholmsvägen till området kommer att förbättras samt nya stråk anläggas genom det föreslagna områdets struktur. Angöring med biltrafik kommer att ske från Tranebergsvägen i väster, då nya utfarter mot Drottningholmsvägen bedöms olämpligt. Parkering kommer huvudsakligen ske i garage.

Grön och vattennära stad

För bebyggelse på stadens mark ska ekosystemtjänster på kvartersmark redovisas genom grönytefaktor. Beskrivning av ekosystemtjänster bör redovisas för både allmän platsmark och kvartersmark. Ekologiska kompensationsåtgärder bör i första hand stärka livsmiljöer för eklevande insekter. Grönytefaktor bör samordnas med dagvattenutredning. En parkyta föreslås i området med kopplingar till naturområdet norr om den aktuella fastigheten.

En dagvattenutredning ska tas fram som visar hur dagvattnet från området ska omhändertas. Den ska visa att exploateringen inte leder till att Strömmen belastas med föroreningar så att ickeförsämringskravet bryts eller miljökvalitetsnormerna inte kan följas. Även åtgärder för att förebygga negativa effekter av framtida klimatförändringar med ökad nederbörd bör ingå.

Kulturliv, idrott och rekreation

Området ska kopplas samman med ett allmänt stråk till naturområdet i norr för ökad möjlighet till rekreation.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

På särskilt översvämningskänsliga platser där vatten riskerar samlas vid skyfall ska bebyggelse undvikas. Vegetationsbeklädda tak, genomsläpplig beläggning samt växtbäddar och skelettjordar med träd i stadsmiljön kan användas.

Bullersituationen i området är komplex. En detaljerad utredning ska utföras för att kunna göra en helhetsbedömning och för att redan i tidigt skede av planläggningen se hur bullerskyddande åtgärder kan integreras i bebyggelsen. Byggnader ska grundläggas och konstrueras så att vibrationer och stomljud inte sprids till bostäder.

Eftersom miljökvalitetsnormerna riskerar överskridas ska en luftutredning tas fram som visar luftföroreningshalter i marknivå.

En översiktlig provtagning av markföroreningar bör göras med analys av metaller, alifater, aromater, PAH och PCB. Även provtagning av grundvattnet bör ske. För sprängning av berg ska säkerställas att det inte innehåller sulfidförande bergarter, och om så är fallet utreda hantering av bergkrosset.

Vid en eventuell räddningsinsats är det en fördel att kunna komma nära byggnader med räddningstjänstens höjdfordon. Det krävs då att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. Behovet av nya brandposter bör ses över och inom staden bör det planeras för ett konventionellt brandpostsystem.

Teknisk försörjning

Föreslagen bebyggelse kommer att byggas ut med nödvändig teknisk försörjning i form av ledningar, elnätsstationer, fjärrvärme, sopsug, med mera.

Planprocess

Process

I planprocessen prövas om den tänkta användningen och utformningen är lämplig.

Planarbetet avses att bedrivas med standardförfarande. Nästa tillfälle som ärendet ska redovisas för stadsbyggnadsnämnden blir vid redovisning inför nytt ställningstagande efter plansamrådet.

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret kommer att utreda och bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. De aspekter som bedöms väsentliga är buller, luftkvalitet, dagvatten, markföroreningar och risk.

Underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan har inhämtats från kulturförvaltningen, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvär.

Tidplan

Under förutsättning att erforderligt underlag för detaljplanens framtagande levereras enligt uppsatt projekttidplan, samt att det under planprocessen inte tillkommer nya omständigheter som inte kunnat förutses, bedöms följande tidplan kunna realiserats:

| | |
|---------------|--------------|
| Start-PM | augusti 2022 |
| Samråd | mars 2024 |
| Granskning | mars 2025 |
| Antagande SBN | juli 2025 |

Planavtal

Planavtal ska tecknas med byggaktörer som får markanvisning för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Området Akka har goda möjligheter att utvecklas till en attraktiv stadsmiljö med bostäder, kontor, verksamheter och nya offentliga rum samt en stärkt service i närheten av Alviks torg. Området har ett strategiskt läge med närhet till kollektivtrafik i form av tvärbana, tunnelbana, Nockebybanan och bussar vilket följer översiktsplanens mål. Kontoret anser att områdets läge lämpar sig väl för en tät bebyggelse i avvägning gentemot behovet av offentliga ytor.

Detaljplanen ska bidra till att skapa en sammanhängande stadsdel med förstärkta kopplingar till omgivningen. Området öppnas upp, blir mer tillgängligt och orienterbarheten ökar.

Projektet kommer i ett inledande skede att fokusera på hur den tillkommande depån och spårområdet kan byggas över samt hur bebyggelsen närmast Drottningholmsvägen kan utformas på ett säkert sätt. Kontoret ser även positivt på att utreda en uträtning av tunnelbanans gnisselkurva samt att ta höjd för en eventuell framtida avgrening av tunnelbanan mot Bromma flygplats.

Förtätningen av området är en viktig del i förverkligandet av stadens långsiktiga stadsutvecklingsmål. Planförslaget är också ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål.

Stadsbyggnadskontoret anser att de frågor som ska studeras vidare kan hanteras i det kommande detaljplanearbetet.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att påbörja planarbete.

SLUT