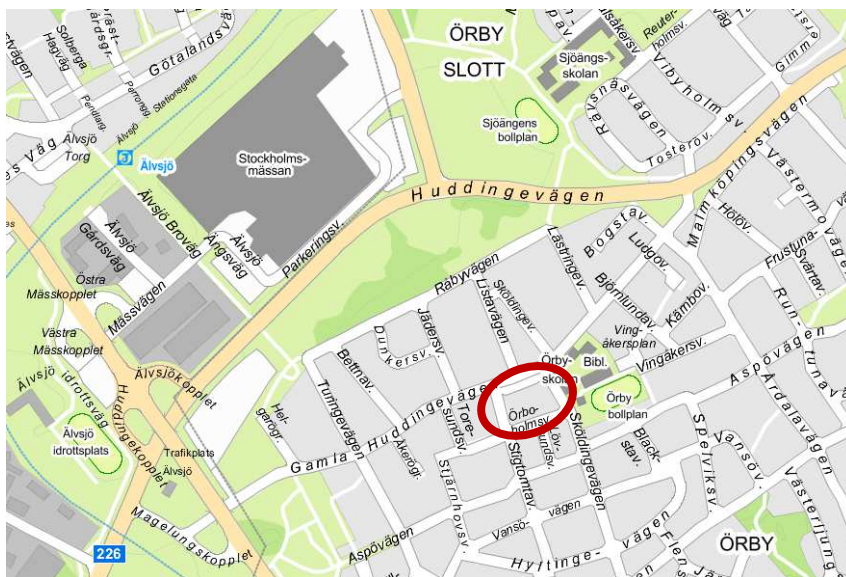


Planbeskrivning för detaljplan för Örby centrum, del av Gengasen 4 m m, i stadsdelen Örby, Dp 2013–14468



Planområdets läge markerat med rött

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra fler bostäder på platsen genom rivning av befintlig centrumbyggnad och del av kombinerat kontors- och bostadshus, medge byggrätt för ny bebyggelse med centrumändamål och kontor i bottenvåningar, bostadsändamål i våningar däröver samt parkering i källarplan. Syftet med detaljplanen är också att förbättra den allmänna platsen i Örby centrum, genom att planera för en attraktiv lokal mötesplats.

Planförslaget

Ca 100 nya bostäder ryms i den planerade bebyggelsen i fyra till fem våningar, samt ytor på ca 1600 kvm i bottenvåningar för centrumändamål och kontor. Ett garage under hela kvarteret rymmer all boendeparkering samt bilparkering för besökare till butiker. Ett allmänt torg planeras mellan ny bebyggelse och Gamla Huddingevägen. En upprustning av den offentliga miljön och tillskottet av bostäder kan bidra till ökad trivsel, ökad säkerhet på allmän plats och även ge ökat kundunderlag för det lokala centrumet.



*Illustration av planerad bebyggelse från Gamla Huddingevägen.
(Bild: Lindberg Stenberg Arkitekter)*

Miljöbedömning

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

Innehåll

Inledning	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	8
Planförslag	15
Torg, allmän plats.....	16
Ny bebyggelse, kvartersmark.....	18
Gator och trafik	22
Teknisk försörjning	24
Tidplan	24
Konsekvenser	25
Behovsbedömning	25
Miljökvalitetsnormer	25
Barn och unga.....	26
Stadsbild	26
Kultuhistoriskt värdefull miljö.....	28
Ljusförhållanden och lokalklimat	29
Parkeringsplatser	30
Störningar och risker	30
Genomförande	32

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Trafikbulerutredning* (WSP, 2015)
- *Parkeringsstudie* (Grontmij, 2014)
- *Dagvattenutredning* (Tyréns, 2014)
- *PM Grundvatten* (Tyréns, 2014)
- *Solstudie* (Lindberg Stenberg, 2015)
- *Kulturhistorisk konsekvensanalys, av samrådsförslag* (Tyréns, 2015)
- *Solstudie II* (Lindberg Stenberg, 2016)
- *Kulturhistorisk konsekvensanalys, av bearbetat planförslag* (Tyréns, 2016)
- *Trafikbulerutredning, uppdatering* (WSP, 2016)
- *Dagvattenutredning, uppdatering* (Tyréns, 2016)

Medverkande

Planen är framtagen av plankonsult Maria Graham på Ramböll på uppdrag av Abdallah Azam på stadsbyggnadskontoret. Övriga medverkande har varit projektledare, exploateringskontoret: Veronica Karlsson. Landskapsarkitekt, exploateringskontoret: Christina Rahmberg. Trafikplanerare, exploateringskontoret: Pavel Huzevka. Lantmätare, lantmäterimyndigheten: Micael Johansson.

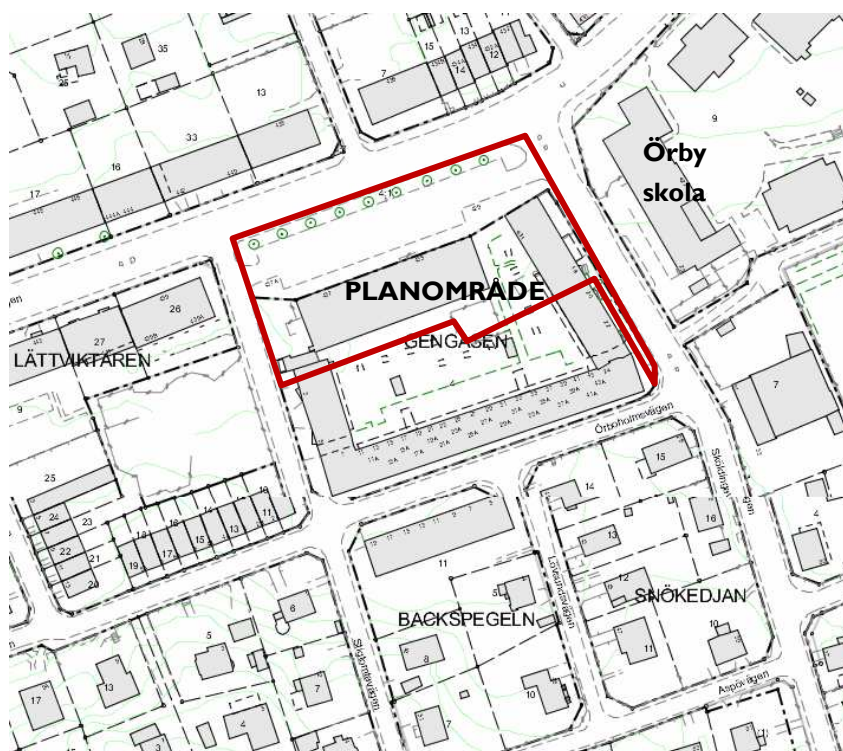
Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra fler bostäder på platsen genom rivning av befintlig centrumbyggnad och del av kombinerat kontors- och bostadshus, medge byggrätt för ny bebyggelse med centrumändamål och kontor i bottenvåningar, bostadsändamål i våningar däröver samt bilparkering i källarplan. Syftet med detaljplanen är också att förbättra den allmänna platsen i Örby centrum, genom att planera för en attraktiv lokal mötesplats.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Området är beläget i Örby, invid Gamla Huddingevägen. Platsen kallas Örby centrum och planområdet är granne med Örby skola. Planområdet omfattar norra delen av kvarteret Gengasen samt den allmänna parkeringsytan norr om kvarteret, inom Örby 4:1. Stockholms stad är fastighetsägare inom hela planområdet. Hefab innehar tomträtt för Gengasen 4 och är byggherre i planprojektet.



Planområdets läge markerat med rött.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Pågående markanvändning i området är gles stadsbebyggelse. En exploatering inom aktuellt planområdet stämmer väl överens med översiktsplanens strategi 4, "Främja en levande stadsmiljö i hela staden".

Stadsbebyggelsen har genom åren utvecklats och förändrats successivt. Även framöver ska omvandling av den befintliga stadsmiljön och kompletteringar med ny bebyggelse kunna ske med utgångspunkt från lokala förutsättningar och behov.

Gemensamt för samtliga stadsdelar är att det finns intresse av att öka och variera utbudet av bostäder. Mindre förtätningar med ny bebyggelse kommer således att vara aktuellt på många platser

och planeringen måste därutöver kunna möta de långsiktiga behoven av exempelvis förskolor och skolor, närservice och anläggningar för teknisk försörjning inom stadsbebyggelsen.

Generellt gäller att kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen ska prioriteras och att marken ska utnyttjas så effektivt som möjligt. Ett effektivt markutnyttjande är ofta att återanvända redan exploaterad mark för nya ändamål. Effektivt markutnyttjande kan även innebära att kompletteringsbebyggelsen samlas i lokala stråk där de enskilda projekten kan samverka och tillsammans skapa en bättre stadsmiljö.

De offentliga miljöerna får en allt större betydelse för stockholmarnas livskvalitet när staden växer och förtätas. Staden ska ha en generellt hög ambitionsnivå när det gäller utformningen och förvaltningen av gator, torg, parker och grönområden. Möjligheterna att röra sig till fots eller med cykel på ett tryggt sätt ska vara en central utgångspunkt för planeringen. Parkeringsytor och liknande bör i första hand förläggas under mark och byggnader.

En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär alltid konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är normalt något ökad trafik, ändrad parkeringssituation, ianspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt i närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras om inriktningen för en trygg och levande stadsmiljö ska kunna nås.

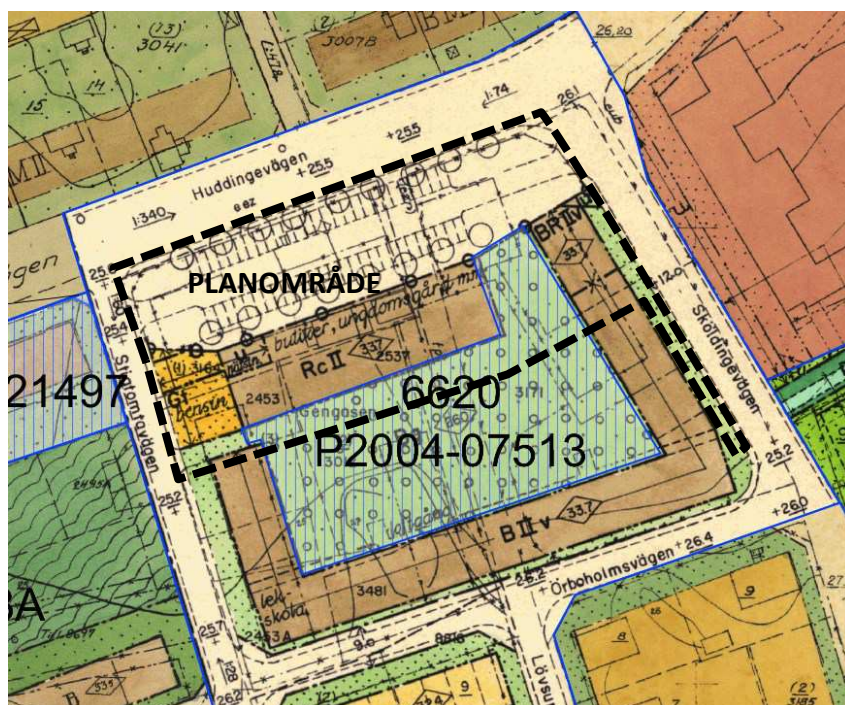
Program Älvsjö-Örby

Ett programarbete pågår för området runt Stockholmsmässan, Huddingevägen och Magelungsvägen. Syftet med programmet är att skapa en dynamisk blandstad där ny bebyggelse i form av bostäder och verksamheter blandas med befintlig bebyggelse. Det nya området ska minska barriärerna från starkt trafikerade vägar och spår i området, binda samman de olika stadsdelarna och utveckla gröna stråk för rekreation och idrott.

Gällande detaljplan

Det finns två gällande detaljplaner för området:

- Pl 6620, fastställd 1966. Gäller för centrumbebyggelse i två våningar, bensinstation samt bostäder och butiker i två våningar. Genomförandetiden är utgången.
- Ä-Dp 2004-07513, en tilläggsplan för kvarterets underbyggda bostadsgård, som ger byggrätt för komplementbyggnader för sophantering. Genomförandetid till 2020-05-13.



Gällande planers planmosaik, med planområdet markerat med svart streckad linje.

Planprocess

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2014-02-06 att kontoret skulle påbörja planarbete. Samråd genomfördes under perioden 2015-03-25 till och med 2015-05-05. Den 25 februari 2016 beslutade Stadsbyggnadsnämnden att godkänna samrådet och ge kontoret i uppdrag att upprätta och sända ut planförslag på granskning.

Markanvisning

Exploateringsnämnden beslutade 2012-06-14 anvisa markområde till bolaget Örby Centrum Fastighets AB (Hefab) för uppförande av ny bebyggelse med ca 70-90 bostadslägenheter samt nya verksamhetslokaler.

Övriga kommunala beslut

Framkomlighetsstrategin (Stockholms stad, 2012) är ett strategidokument som visar hur staden kan klara det ökade resandet genom att göra avvägningar och prioritera gång- cykel- och kollektivtrafik inom befintlig infrastruktur. Strategin tillämpas i aktuell plan genom att göra en stor parkeringsyta till torg. Stadens *Cykelplan* (Stockholms stad, 2012) visar ett prioriterat pendlingscykelstråk längs Gamla Huddingevägen. Det planeras att börja byggas ut under 2016. De utpekade pendlingsstråken avser koppla samman stadsdelar och möjliggöra arbetspendling med cykel. Förtätning med bostäder i nära anslutning till pendlingsstråk ökar möjligheterna för stockholmare att välja cykel som huvudsakligt transportsätt.

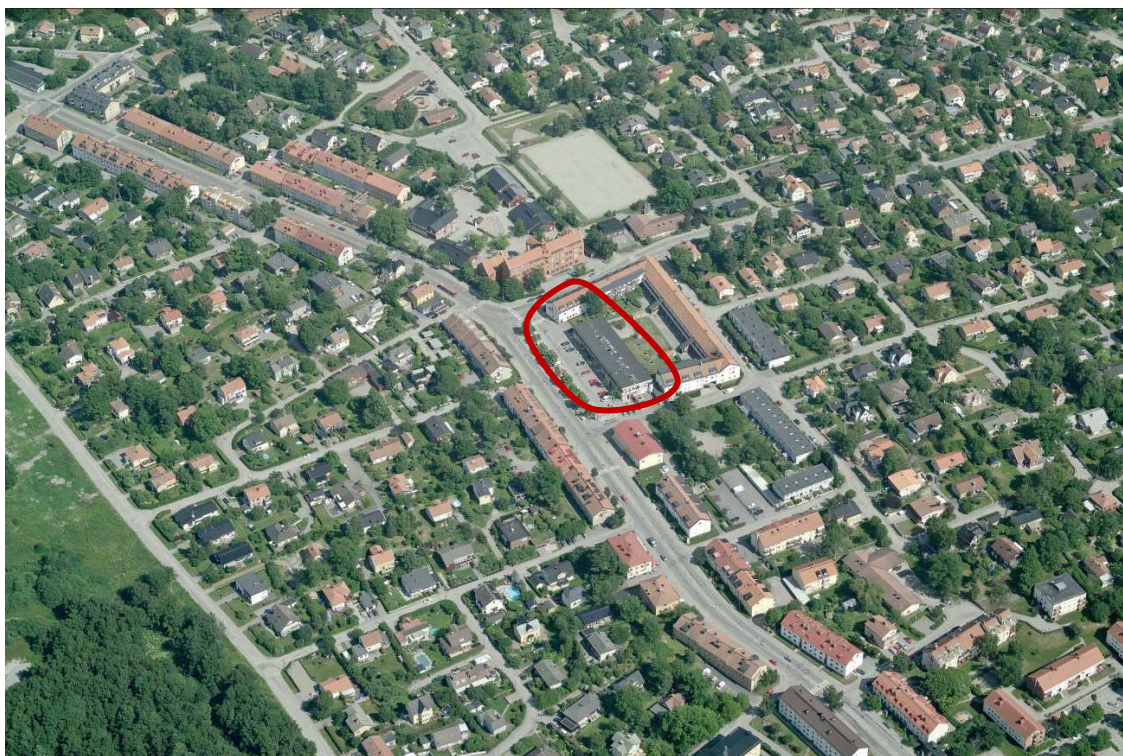
Förutsättningar

Närområdets stadsbild

Stadsdelen Örby är till största del bebyggd med en mycket varierande villabebyggelse i kuperad terräng med ett oregelbundet men sammankopplat gatunät. Stadsdelens flerfamiljshus är koncentrerade till Malmköpingsvägen och Gamla Huddingevägen. Örby skolas huvudbyggnad är en ståtlig byggnad (uppförd 1915) som ger karaktär till Örby.

Gamla Huddingevägen har en sammanhållen karaktär, med flerbostadshus i två till tre våningar, uppförda på 1940- och 1950-talet. I Per Olof Hallmans förslag till stadsplan 1910 (aldrig fastställd) föreslogs ett centralt placerat torg, ungefär där aktuellt planområde är beläget. Mellan 1930 och 1950 gick spårvagnslinje nummer 19 från Slussen till Örby med en vändslinga söder om skolan (idag idrottsplan).

Centrumanläggningen från 1960-talet är utformat som ett fyrkantigt bostadskvarter i två våningar med inredd vind runt en underbyggd bilfri gård. Tvåvåningslängan med butik och kontor vid den indragna parkeringsplatsen vid Gamla Huddingevägen har en utpräglad modernistisk framtoning.



Flygbild över del av Örby. Gamla Huddingevägens tätare bebyggelse står i kontrast till omkringliggande villaområde. Planområdet markerat.



Planområdet med närområde.

Befintlig bebyggelse

Kvarteret Gengasen är bebyggt med bostadshus i 2,5 våningar runt en bostadsgård samt en centrumbyggnad i två våningar. Bostadsgården är underbyggd med garage som rymmer förråd, bilparkeringsplatser samt några mindre verksamheter. Den allmänna platsen norr om kvarteret används idag till största del som bilparkering. Byggnaderna inom kvarteret uppfördes i slutet av 1960-talet.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Stadsdelen Örby är inte klassificerad av Stadsmuseet, men enstaka byggnader är klassificerade, däribland Örby skolas huvudbyggnad. Byggnaden värderas vara av byggnadsminnesklass. Huvudbyggnaden (byggd 1915) är identisk med de skolor som uppfördes samtidigt i Långbrodal och Enskede. Arkitekt var Georg A Nilsson.

Offentlig service

Skola, förskola och fritidsverksamhet

I kvarteret finns en ungdomsgård som stadsdelen driver, och lokaler hyrs även ut till Örby skola för fritidsverksamhet. Ungdomsgården är välbesökt och har ett strategiskt läge i stadsdelen. I Örby skola bedrivs undervisning för drygt 500

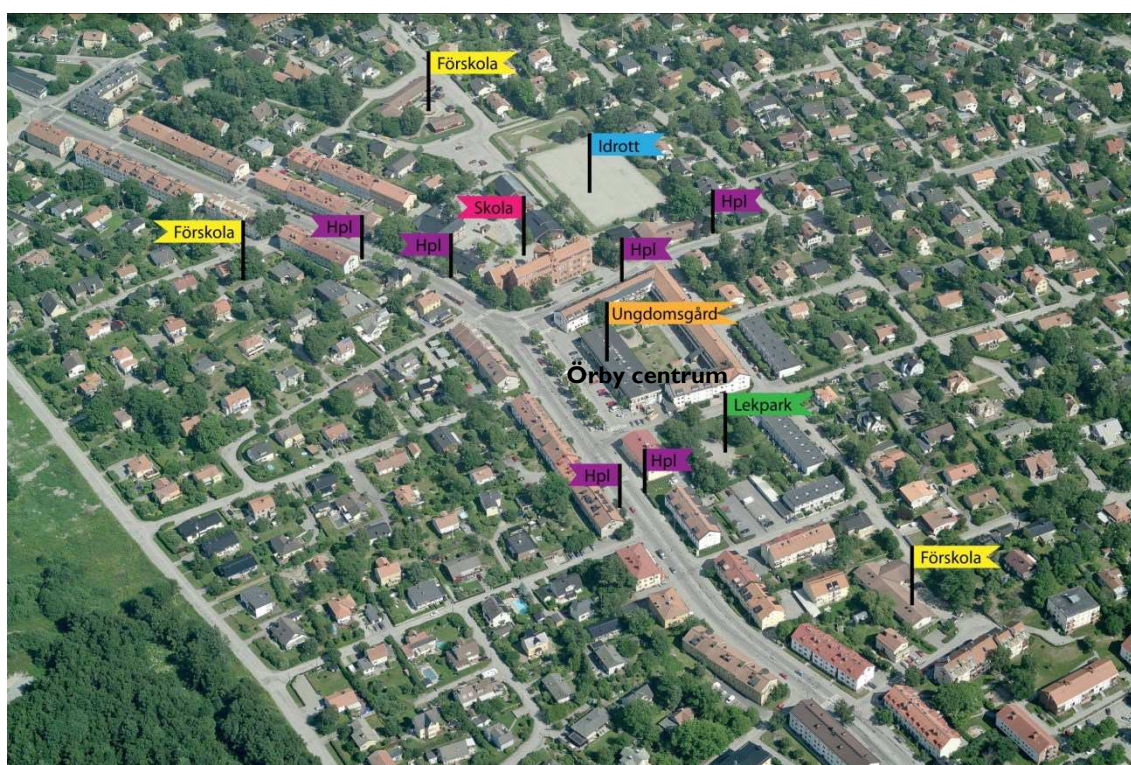
elever från förskoleklass till och med årskurs 6. Det finns även fritidsverksamhet för alla elever. Det finns ett antal förskolor i närområdet.

Kommersiell service

Livsmedelsbutiken inom planområdet är den enda i det direkta närområdet.

Barn och unga

Inom aktuell detaljplans område finns en ungdomsgård. I närområdet finns en skola och flera förskolor. Barn och ungdomars målpunkter inom närområdet är, förutom skolor, fritidsgården och ungdomsgården, även lekparken, idrottsplatsen, livsmedelsbutiken i Örby centrum samt busshållplatserna. Platser som kan vara osäkra och upplevas otrygga för barn och ungdomar är den stora bilparkeringsplatsen mellan centrumbyggnaden och Gamla Huddingevägen, då endast smala gångbanor finns, samt passagen förbi varuinlastningen på Stigtomtavägen mitt emot lekparken.



Målpunkter för barn och unga i närområdet är själva centrum, busshållplatser, lekparken, förskolor, skola, idrottsplats samt ungdomsgård.

Gator och trafik

Gatunät

I samband med utbyggnaden av cykelbanan kommer Gamla Huddingevägens korsningar med Sköldingevägen och Stigtomtavägen att byggas om samt utfarten från dagens bilparkering mot Sköldingevägen kommer att stängas.

Gång- och cykeltrafik

Gamla Huddingevägen är i stadens Cykelplan (*Stockholms stad, 2013*) ett prioriterat pendlingscykelstråk. Det kommer under 2016 att anläggas cykelbana med förhöjda korsningar längs Gamla Huddingevägen, invid aktuellt planområde.

Längs Sköldingevägen vid Örby skola planeras en ombyggnad av gatan i ett projekt för säkra skolvägar. Det innebär ett förhöjt övergångsställe norr om korsningen med Örboholmsvägen samt en dubbelriktad cykelbana och gångbana på skolsidan av Sköldingevägen.

Det finns ingen ordnad cykelparkering för cyklar i Örby centrum. Cyklar kan ställas upp på trottoaren intill livsmedelsaffären. Parkeringsutredningen (Grontmij, 2014) visar att ett behov av cykelparkering finns idag. Med tanke på tillkommande cykelstråk för pendlingscyklister kommer troligen behovet av plats för cyklar att öka.

Kollektivtrafik

Busslinjerna 161, 163, 165 och 190 trafikerar hållplatserna intill planområdet. Avståndet till Älvsjö station är ca en kilometer.

Biltrafik

Det finns en bilparkering norr om kvarteret Gengasen, inom planområdet, med 50 stycken långtidsplatser (sju dygn) och 33 stycken korttidsparkeringar (max en timme).

En parkeringsutredning (Grontmij, 2014) har genomförts inom planarbetet. Studien redovisar inventering och beläggning av parkeringsplatser i närområdet idag samt belyser en minskning av antalet allmänna parkeringar. Resultatet av inventeringar visade att det totalt inom utredningsområdet under vardagsnätter finns en beläggning på ca 40 %. Under dagtid vardag varierar beläggningen mellan 35 – 50 % och under dagtid lördag varierar beläggning mellan 30 – 40 %.

Natur

Mark och vegetation

Marken inom planområdet är till största del hårdgjord, parkeringsyta eller bebyggd mark. En rad med träd är planterade längs med Gamla Huddingevägen, mellan trottoar och parkering.

Rekreation och friluftsliv

I kvarteret Gengasen 4 finns en generös bostadsgård. Strax intill planområdet finns en lekpark. I övrigt är det ont om allmänna mötesplatser eller natur i stadsdelen Örby.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Enligt byggnadsgeologiska kartan är kvarteret Gengasen 4 beläget i ett lerområde med morän nära markytan inom den nordöstra delen. Enligt tillgänglig dokumentation är fastighetens byggnader grundlagda på berg.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom det naturliga avrinningsområdet för vattenförekomsten Magelungen (SE657041-163174). Enligt VISS i februari 2015 har Magelungen måttlig ekologisk status på grund av övergödning och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus till följd av förorenande ämnen. De förslag till miljökvalitetsnormer för Magelungen som Vattenmyndigheten väntas besluta om i december 2015 är god ekologisk status 2021 samt god kemisk ytvattenstatus 2015 med undantag för PBDE där normen ska nås 2027.

Grundvatten

Fastigheten inventerades (Tyréns, 2014) och fyra befintliga pumpgropar med fungerande pumpar identifierades. Grundvattenpumparna används endast när det är kraftiga regn eller vid snösmältning.

Dagvatten

Idag avleds kvarterets dagvatten direkt till avloppsledningsnätet. Möjlighet att fördröja dagvatten inom kvarteret, innan avledning till avloppsledningsnätet i allmän gata har studerats under planarbetet.

Solförhållanden

Kvarterets läge ger goda förutsättningar för energilösningar med solpaneler. Förutsättningar för att integrera sådana lösningar i ny bebyggelse ges i planen.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Fortum har idag en nätstation i garageplanet i kvarterets norra del, under centrumbyggnaden innehållande butik och kontor. Nätstationen behövs för elförsörjningen av området och en tidig bedömning är att alternativ placering är svår att hitta i det direkta närområdet. Total effekt som nätstationen behöver hantera är ca 1400 kVA (kilovoltampere), beräknat på dagens last och tillkommande bebyggelse.

Magnetfält finns ständigt omkring oss. De är starkast närmast källan, till exempel kring kraftledningar eller omkring apparater, men styrkan avtar snabbt med avståndet. Ju starkare ström som används, desto starkare magnetfält. Magnetfält är svåra att skärma av och går obehindrat igenom väggar och tak. Transformatorstationer som finns utomhus ger t ex på några meters avstånd mycket låg exponering för magnetfält.

Växlande magnetfält skapar elektriska strömmar i kroppen som, vid mycket starka magnetfält, kan påverka kroppens nervsignaler. Det råder idag stor samstämmighet om hur starka magnetfält som krävs för att ge upphov till omedelbar påverkan, till exempel nerv- och muskelretningar. Styrkan på dessa magnetfält ligger dock långt över vad som normalt finns i vår omgivning.

Referensvärden för magnetfält

Sedan 2002 finns ett allmänt råd från tidigare Statens strålskyddsinstitut som anger referensvärden för allmänhetens exponering för magnetfält. Syftet med referensvärdena är att skydda allmänheten mot kända hälsoeffekter vid exponering för magnetfält. De är satta till en femtionedel av de värden där man har konstaterat negativa hälsoeffekter.

Myndigheterna ger följande rekommendationer vid samhällsplanering och byggande, om de kan genomföras till rimliga kostnader:

- Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och andra elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.
- Undvik att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.

- Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

Förorenad mark

I västra delen av fastigheten Gengasen 4 har det funnits en bensinstation. Verksamheten är avslutad på platsen och tillhörande installationer har tagits bort. Analyser från genomförd provtagning visar att marken inte bedöms innehålla petroleumföreningar.

Trafikbuller

Under 2015 antogs nya trafikbullerkrav i Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216.

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida:

1. 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket att bullret inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör:

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

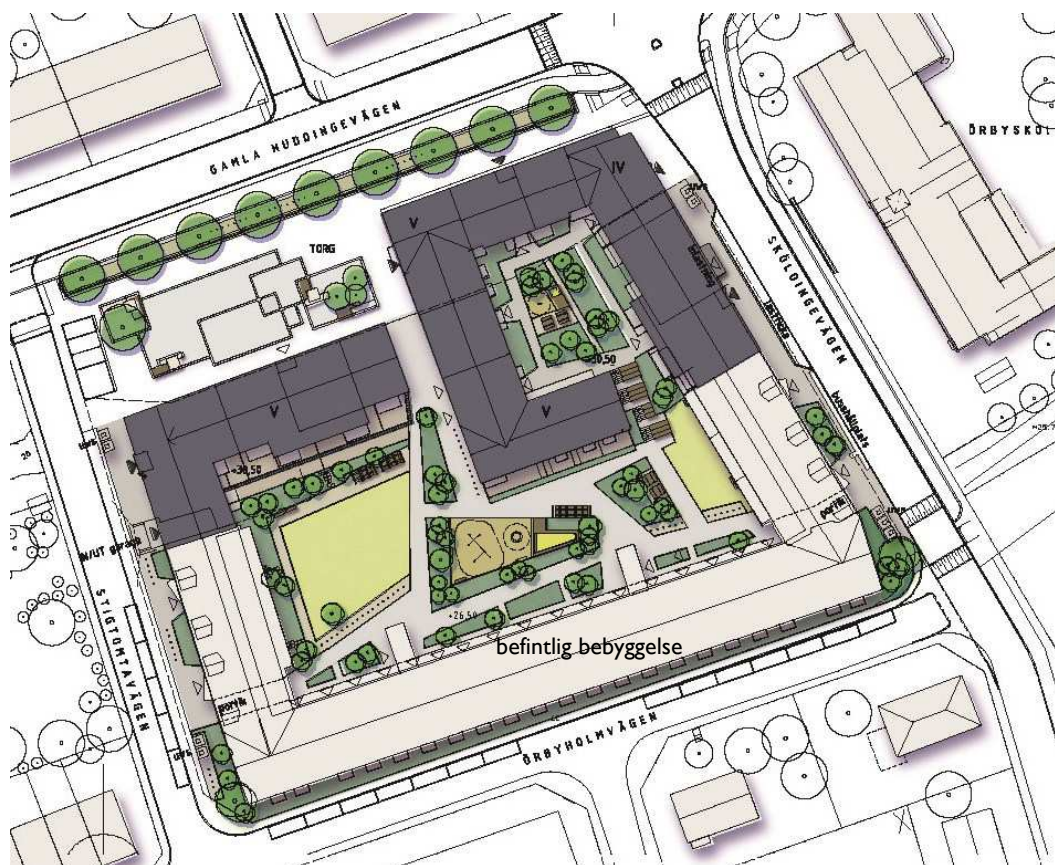
Farligt gods

Länsstyrelsen har tagit fram rekommenderade skyddsavstånd för ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transport av farligt gods samt bensinstationer. Kortfattat innebär de att riskhantering behöver ske inom 150 meter från väg. Huddingevägen (väg 226) ligger på ett avstånd på ca 400 meter från aktuellt planområde. Väg 226 är av riksintresse. Magelungsvägen ligger på ett avstånd på ca 600 meter från aktuellt planområde. Magelungsvägen utgör ingen väg rekommenderad som transportled för farligt gods.

Planförslag

Delar av kvarteret Gengasen planeras att rivas och planen innebär att möjlighet ges att uppföra bebyggelse i annan form och med en högre höjd. Huslängan i kvarterets norra del kommer att rivas, liksom en del av den sammanhållna längan i kvarterets nordöstra hörn. Ca 100 nya bostäder (**B**) ryms i den planerade bebyggelsen i fyra till fem våningar, samt ytor på ca 1600 kvm i bottenvåningar för centrumändamål (**C**) samt kontor (**K**).

Det finns ett garage under största delen av kvarteret. Boendeparkering (bil och cykel) och besöksparkering (bil) till butiker samt några bilpoolsplatser ryms i garaget. Ett allmänt torg planeras mellan ny bebyggelse och Gamla Huddingevägen (**TORG1**). En upprustning av den offentliga miljön och tillskottet av bostäder kan bidra till ökad trivsel, ökad säkerhet på allmän plats och även ge ökat kundunderlag för det lokala centrumet.



*Situationsplan över kvarteret Gengasen, förslag till ny bebyggelse.
(Bild: Ramböll)*

Torg, allmän plats

Torgplatsen framför kvarteret ger utrymme och bra förutsättningar för att skapa en mötesplats nära service, skola, cykelstråk och busshållplatser. Ett torg på platsen innebär en upprustning av den allmänna miljön i Örby. Markytan som idag till största del ger plats för bilparkeringsplatser, planeras att bli en plats för möten mellan människor i Örby. Fler boende i närområdet kombinerat med en plats att vistas på samt lokaler i kvarterets bottenvåningar ger förutsättningar för liv och rörelse i stadsdelens lilla centrum och kan ge ett ökat underlag för livsmedelsbutiken.



*Illustration av kvarteret Gengasen med planerad bebyggelse. Vy mot öster.
(Bild: White arkitekter AB)*

Ändamålet torg (**TORG1**) planeras bli en lokal mötesplats och ska utformas på ett sätt som främjar människors möten i vardagen och ge en trygg och attraktiv närmiljö. Bilparkering kan anordnas mot Stigtomtavägen (**GATA**) vid torgets västra ände. Ingen körförbindelse tillåts från Gamla Huddingevägen. Räddningsfordon ska kunna angöra bebyggelsekvarteret över torget, från Stigtomtavägen. Även angöring för färdtjänst/taxi till entréer som vetter mot torget ska vara möjlig.

Örby har en karaktär av småstad längs Gamla Huddingevägen och Örby centrum är ett lokalt centrum i stadsdelen. Vid gestaltningen av det nya torget ska det tas fasta på småstadens karaktär, liksom olika gruppers behov. Tillgänglighet, trygghet och mångsidighet ska forma platsen.

Torget omges av planerad bebyggelse och alléträd längs Gamla Huddingevägen. Alléträden utgör en separerande zon med utrymme för cykelparkeringar samt sittmöbler i gynnsamma sollägen. Gestaltningssidén av torget bygger på en utformning av en samlande och dekorativ torgbeläggning som ska ge platsen dess huvudsakliga funktion och karaktär. Vid torgytans kortsidor mot Stigtomtavägen i väster och bebyggelsefasad öster kan träd placeras och skapa platser för vistelse med sittplatser.



Illustration torg (White arkitekter AB).



Illustration torg (White arkitekter AB).

Gatumarken utökas på bekostnad av kvartersmark längs med Sköldingevägen, för att uppfylla krav för drift och tillgänglighet av allmän trottoar. Användningen på plankartan är **GATA**, med illustrationstext *trottoar*.

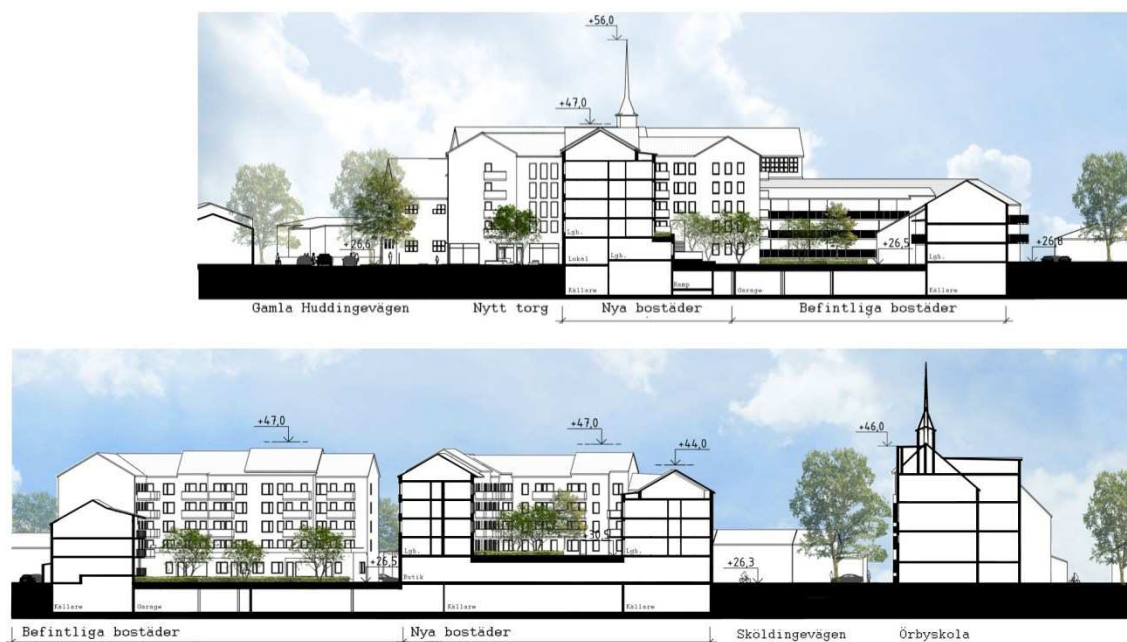
Ny bebyggelse, kvartersmark

Planerad bebyggelse ska komplettera kvarteret och ge förutsättningar för ett levande centrum och en upplevelserik och trygg allmän plats.

Bebyggelsekvarter

Detaljplanen tillåter bebyggelsen att uppföras upp i fyra och fem våningar, med i huvudsak centrumändamål eller kontor i bottenvåningar och bostäder i våningarna däröver.

Fyra- till femvåningsbebyggelse i kvarteret ger en nutida fortsättning av den småstadskänsla som befintlig bebyggelse längs Gamla Huddingevägen förmedlar, samtidigt som höjden visar att stadsdelens tyngdpunkt och lokala centrum finns här. Planerad bebyggelse längs Sköldingevägen anpassas i höjd för att underordna sig skolans höjd, takfot såväl som taknock.



*Sektioner genom kvarteret Gengasen med omgivning.
(Bild: Lindberg Stenberg Arkitekter)*

Tak och fasader

Planerad bebyggelse ska uppföras med tegelfasader och sadeltak, för att knyta an till befintlig bebyggelse längs Gamla Huddingevägen. Takens lutning är ca 30 grader, som befintliga bostadshus i närområdet och takmaterialet är tegel med plåtdetaljer i takfoten.

Nockhöjd reglerar planerad bebyggelses högsta höjd. Kvarterets skala bryts ner i mindre delar genom att genom teglets kulörton skiftar och takfotshöjden varierar per fasadavsnitt,

för att bebyggelsen ska ge en variation mot torget och Gamla Huddingevägen. Teglet plockar sina kulörton från intill liggande byggnader så att fasaderna anpassas till omgivningen. Fönsterpartier och plåt kan få neutralt grå kulörer som harmonierar med tegelkulörerna.

Planbestämmelser som reglerar tak och fasader är:

- f3 Takfotshöjder mot norr ska variera inom ett spann av 0,2-1,5 meter, med en största bredd om 15 meter per fasadavsnitt.
- Bebyggelse ska uppföras med sadeltak.
 - Fasad- och takmaterial ska vara tegel.
 - Fasaders färgsättning ska ansluta till karaktärsdrag i omgivande kvarter.
 - Färgsättning av fasad ska variera per fasadavsnitt



*Illustration av planerad bebyggelse från Gamla Huddingevägen.
(Bild: Lindberg Stenberg Arkitekter)*

Balkonger

Balkonger över torg och gata får anordnas från våning tre (andra bostadsvåningen) och uppåt med ett maximalt djup om 1,4 meter, från våning två får fransk balkong med ett maximalt djup om 0,5 meter anordnas. Fri höjd över torg och gata ska vara 4 meter. Balkonger mot bostadsgård får anordnas med ett maximalt djup om 1,8 meter. I bebyggelsens släpp mot torget får balkoner ej kraga ut.

Bottenvåning

Centrumändamål (C) i bottenvåningen betyder att bottenvåningen kan innehålla all sådan verksamhet som bör ligga centralt eller på annat sätt vara lätt att nå för många människor. Bottenvåningen ska ha en öppen karaktär med uppglasningar vid lokaler och entréer.

I planeringen för kvarteret har en matvarubutik, kontor och mindre butiker varit underlag för utformningen av den östra

delen. I den västra delen av kvarteret planeras fritidsverksamhet för större barn och tonåringar samt för mindre butikslokal.

Bottenvåningen är markerad och accentueras med sina stora genomsiktliga fönsterpartier mot gata och torg. Entréer mot allmän plats ska vara uppglasade. Ett släpp i kvarterets bebyggelse om minst sju meter ska finnas mot torget.



Perspektiv torget. (Bild: Lindberg Stenberg Arkitekter)

Det är av stor vikt att bottenvåningarna är mer öppna än slutna, då torg och gångbana ska vara trygg och trevlig att röra sig längs. En attraktiv plats/gata skapas av läget, sammanhanget i staden och variationen i bottenvåningen.

Bestämmelser i planen som reglerar bottenvåningens öppenhet, variation och genomsiktighet är:

- f1 Bottenvåningar mot torg ska ha skyltfönster/uppglasade entréer på minst hälften av fasadytan, från marknivå och 3 meter upp. Längsta slutna fasadavsnitt 5 meter.
- f2 Minst hälften av skyltfönster/uppglasningar mot torg ska vara genomsiktliga. Entréer ska vara uppglasade.

Den del av bebyggelsen som tillåter kontorsändamål (**K**) kan innehålla kontorsverksamhet, konferenslokaler eller annan liknande verksamhet. Verksamheten ska inte medföra störning av betydelse för omgivningen.

Bostadsgård

Gården planeras att rustas upp med anordnande av uteplatser, cykelparkeringar och lekplats. Från gården får man en utblick mot det nya torget genom en öppning i kvarteret.

Två planbestämmelser reglerar att markytor ska möta varandra i plan eller att nivåskillnad ska tas upp med konstruktion samtidigt som det ska vara möjligt att röra sig mellan de olika nivåerna.

n1 Markytan ska möta torget och gårdsytan utan nivåskillnad.

n2 Markytan ska ta upp höjdskillnad med slänt, trappa, ramp eller avsats.

Övriga planbestämmelser är prickmark (marken får ej bebyggas) på område framför bebyggelse längs Sköldingevägen och Stigtomtavägen. Slänt/stödmurar för nedfart till garage samt avfallshantering i bottentömmande behållare under mark får dock anordnas inom prickmarken. Inom kvarteret finns mark med "ring-prick" som betyder att marken får byggas under med planterbart bjälklag.

Parkering och inlastning

Det finns ett garage under hela det befintliga kvarteret. Garaget har några olika zoner; en öppen del där bilparkering för besökande och bilpoolsplatser ryms, en del för bilparkeringar för boende i kvarteret samt en del för cykelrum och lägenhetsförråd. Nedfarten till parkeringsgaraget är från Stigtomtavägen. Hiss finns från den öppna delen av garaget upp till livsmedelsbutikens entré.

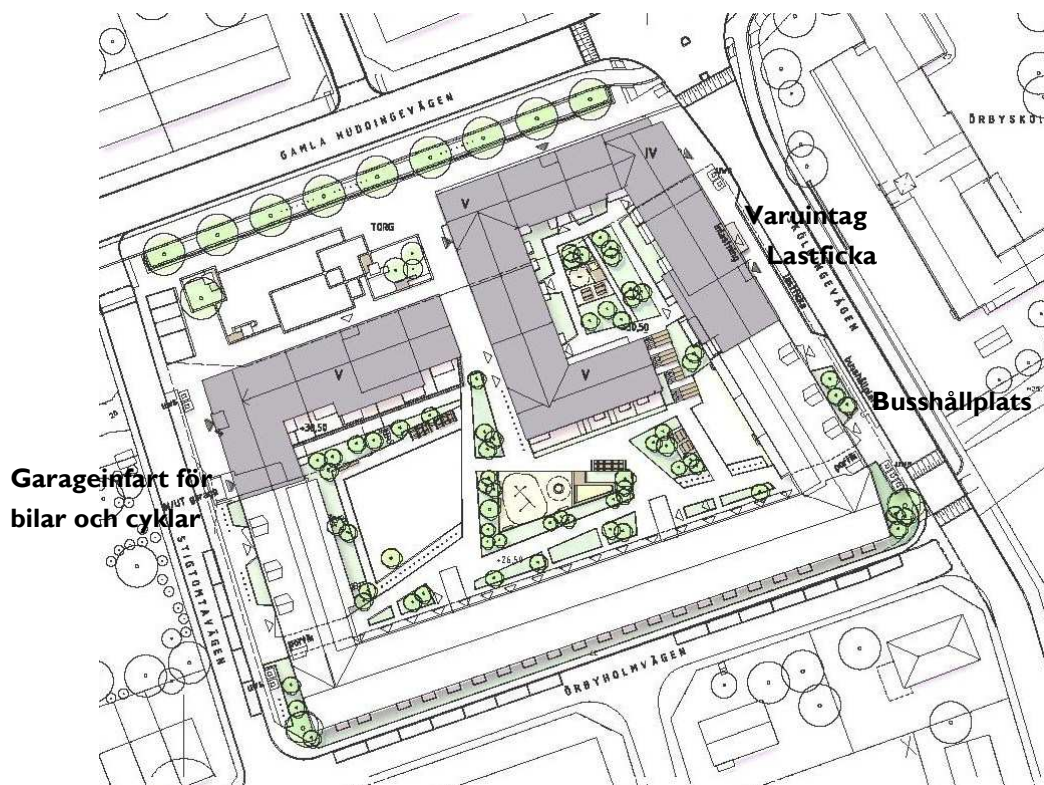


Bild som visar infarter till garage och varuinlastning till livsmedelsbutik.
(Bild: Ramböll)

Besöksparkering omfattar ca 24 bilparkeringsplatser i garagets öppna del, samt fyra platser mot Stigtomtavägen och gatuparkering längs Stigtomtavägen och Örboholmsvägen. Även platser för bilpool planeras anordnas i garagets öppna del. Bil- och cykelparkering för boende anordnas i en inre del av garaget. Parkering för cyklar kommer även att anordnas på torget och på bostadsgården.

Inlastningen till livsmedelsaffären flyttas från Stigtomtavägen, till Sköldingevägen. En lastficka med plats för två lastbilar anordnas längs gatan och inlastning sker över gångbana till ett varuintag i bottenvåningen.

Elnätsstation

En elnätsstation planeras in i kvarterets garageplan (E, teknisk anläggning), rakt under släppet mellan bostadsgård och torg. Ingen bygggrävt ges i markplan över elnätsstationen.

Elnätsstationen ska avskärmas så att myndigheternas rekommenderade riktlinjer för elektromagnetisk strålning följs, eller ger lägre strålningsnivåer.

Gator och trafik

Gatunät

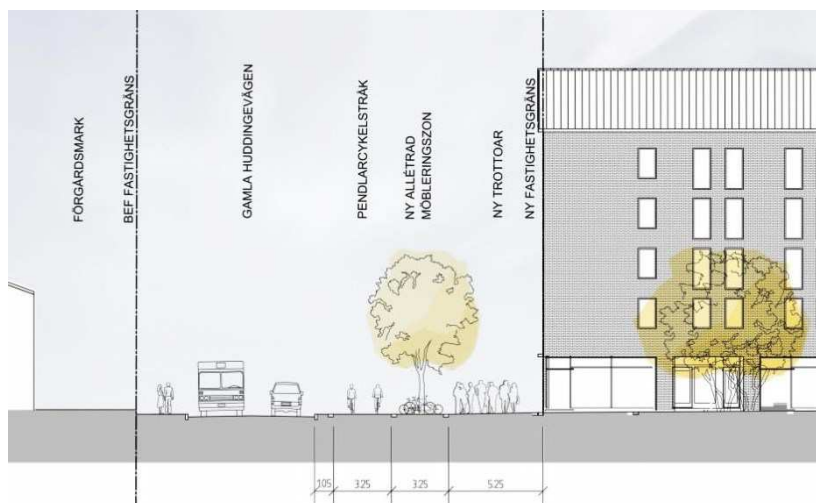
Aktuell detaljplan föranleder inga förändringar av gatunätet.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i stadens planering och inom planområdet avspeglats det i god tillgänglighet för gångtrafikanter och cyklister samt bra cykelparkering för allmänhet och boende i planerad bebyggelse.

Cykelparkering för boende i kvarteret anordnas i garage under mark samt på bostadsgården. Parkeringstal för cyklar är 3,0 väderskyddade platser/lägenhet för planerad bebyggelse. Allmänna cykelparkeringar kommer att ordnas i anslutning till torgytan och cykelbanan.

Gångbanan (på användningen torg) mellan planerad bebyggelse och Gamla Huddingevägen ska vara så bred att verksamheter i bottenvåningen i en framtid ska kunna anordna uteservering eller dylikt här utan att inverka på tillgängligheten för gångtrafikanter.



Gamla Huddingevägens framtida gatusnitt. (Bild: White arkitekter AB)

Bredden på gångbanorna längs planområdet ska ge tillgänglighet och säkerhet. Gångbanan längs Sködingevägen ska breddas till två meter, för gångtrafikanternas tillgänglighet och skötselmöjlighet av gångbana.

Leveranser

Varuleveranser till verksamheter i kvarteret kommer främst att ske från en lastficka längs med Sködingevägen.

Kollektivtrafik

Busslinjerna 161, 163, 165 och 190 trafikerar hållplatserna intill planområdet. Busshållplatsen längs Sködingevägen kommer att få ett något justerat läge söderut och busskuren kommer att tas bort då den idag är placerad på kvartersmark.

Biltrafik

Parkeringsplatser för såväl besökare till centrum och som för boende i kvarteret förläggs i garaget under mark, med nedfart från Stigtomtavägen. Hiss finns upp till livsmedelsbutikens entré och bostäder från garaget. Korttidsparkering kommer att ordnas längs Stigtomtavägen och Örboholmsvägen.

Bilparkeringstalet för planerad bebyggelse är 0,6 platser/lägenhet, inklusive två parkeringsplatser för bilpoolsbilar.

Tillgänglighet

Angöring till alla entréer klaras inom 25 meter. Två bostadsentréer får längre än 25 meter för möjlig angöring på gata, men med körbar torgyta för färdtjänst/taxi/räddningstjänst klaras tillgänglighetskrav. Tillgängliga mått för angöring klaras även genom garagets öppna, då det är hiss från flera trapphus ner till källarplan. Möjlighet att anordna handikappsparkeringsplats finns i källarplan samt mot Stigtomtavägen. Några trapphus har inte åtkomst till källarplan från trapphus, men avstånd till tillgängligt

trapphus är i de fallen inom 25 meter över bostadsgård.
Sophantering sker max 50 meter från alla bostadsentréer.
Allmänna ytor ska anläggas så att tillgänglighetskrav klaras.

Teknisk försörjning

Vatten/avlopp

Anslutningsmöjlighet för samtliga va-ändamål (vatten, spill- och dagvatten) kan ske till befintliga ledningar i Gamla Huddingevägen i höjd med Listavägen.

El/Tele

Bostäder och verksamheter kan försörjas med el från elnätstationen i kvarteret. Teleledningar finns till kvarteret.

Energiförsörjning

Kapacitet för fjärrvärme finns.

Avfallshantering

Bottentömmande avfallsbehållare placeras i kvarterets förgårdsmark längs Stigtomtavägen och Sköldingevägen.

Omhändertagande av dagvatten

Resultaten i dagvattenutredningen (2016) visar att den totala avrinningen från kvarteret (utan LOD) kommer att förbli ungefär det samma som idag efter omdaningen. Men en större andel takytor kommer att luta in mot innergården och kommer att bidra till avrinning av en större andel takvatten in mot innergården.

Dagvattenutredning ger tre förslag till lokalt omhändertagande av dagvatten, där alternativet att anordna magasin för fördröjning av dagvatten inom kvarteret Gengasens förgårdsmark, innan avledning, bedöms som realistiskt genomförbart.

Räddningstjänst

Släppet in till bostadsgården och torget ska vara tillgängligt för räddningsfordon.

Solenergi

Planerad bebyggelse i öst-västlig riktning ger goda förutsättningar för energilösningar med solpaneler. Bestämmelsen ”Ovan högsta tillåtna höjd får mindre tekniska anordningar samt solpaneler anordnas” på plankartan tillåter detta.

Tidplan

Samråd	2015-03-25 – 2015-05-05
Granskning	2016-05-25 – 2016-06-22
Antagande	sep/okt 2016

Konsekvenser

Behovsbedömning

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

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

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

Miljökvalitetsnormer

Dagvatten

Planförslaget bedöms inte påverka vattenkvaliteten negativt i sjön Magelungen eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs.

Resultaten i dagvattenutredningen (2016) visar att den totala avrinningen från kvarteret (utan LOD) kommer att förbli ungefär det samma som idag efter omdaningen. Dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheten innan avledning sker till kommunal ledning i gatan. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet. Stockholm Vatten VA AB tar emot och renar avloppsvatten från Stockholms stad. Rening av avloppsvattnet sker bland annat i Henriksdals reningsverk till vilket ca 760 000 personer är anslutna. Den planerade bebyggelsen bedöms inte motverka att reningsverkets recipientbaserade villkor för det samlade utsläppet klaras.

Grundvatten

Bortledning av grundvatten, oavsett syftet med bortledandet, är alltid definierat som vattenverksamhet och tillståndspliktigt enligt miljöbalken. Endast då det står utom allt rimlig tvivel att varken enskilda eller allmänna intressen kan skadas, får grundvattenbortledning genomföras utan tillstånd. Enligt PM om grundvatten (Tyréns, 2014) har man tidigare genomfört bortledning av grundvatten under lång tid inom fastigheten och då inte observerat någon negativ påverkan på omgivningen, vilket motiverar att en ansökan inte borde vara nödvändig. Detta

förutsätter dock att grundvattenbortledningen inte blir större än den nuvarande.

Luft

Planens genomförande bedöms inte medföra någon betydande ökning av föroreningshalten i luften. Föreslagen bebyggelse bedöms inte medföra att miljökonsekvensnormerna för luft överskrids.

Barn och unga

Kontorets bedömning är att ett genomförande av planförslaget skulle göra platsen säkrare, tryggare och trevligare för barn och ungdomar, jämfört med hur det är på platsen idag.

Planförslaget innebär:

- + Den stora bilparkeringen blir torg. Trygghet och säkerhet ökar, liksom ytor för vistelse och lek.
- + Cykelparkeringar kommer att ordnas på torget.
- + Ungdomsgården planeras få nya lokaler i kvarterets bottenvåning mot torget.
- + Den öppna varuinlastningen med backning över trottoar flyttas bort från Stigtomtavägen till lastficka längs Sködingevägen.
- + Trottoarer längs Sködingevägen breddas.

I samband med cykelvägens utbyggnad längs med Gamla Huddingevägen kommer upphöjda korsningar att byggas ut (i nivå med trottoarer och den framtida torgytan). Trottoar och cykelbana vid skolan kommer att ordnas i projektet Saker skolväg i samband med utbyggnaden av cykelbanan längs Gamla Huddingevägen.

Stadsbild

Planförslaget innebär en förändring av Gamla Huddingevägens gaturum, som vid centrum idag har bebyggelse på ena sidan och en stor parkeringsyta på andra sidan med en låg tvåvåningsbyggnad i bakkant. Planerad bebyggelses placering närmare Gamla Huddingevägen skapar ett gaturum med samma bredd mellan bebyggelse som för resten av Gamla Huddingevägen. Vid torget vidgar sig gaturummet och bjuder in till vistelse. Trädallén markerar centrumets läge längs gatan och trädzonen skiljer bil- och cykelbana från gångbana och torg.

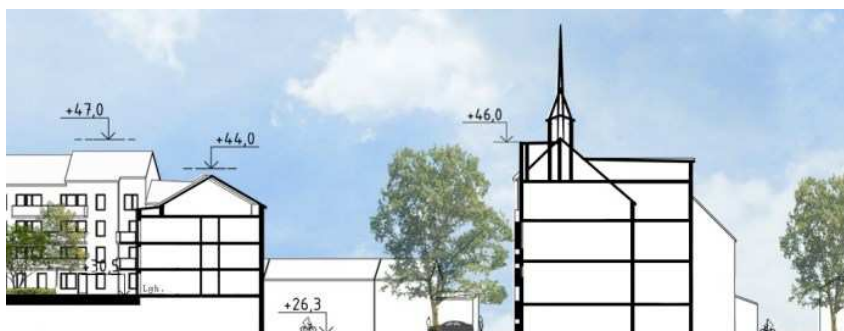
Stigtomtavägens gaturum har förändras med femvånings bebyggelse som möter lekpark på motstående sida gatan. Den öppna varuinlastningen planeras att flyttas till östra sidan

kvarteret Gengasen, vilket ger bostadsgatan en visuellt och bullermässigt lungnare miljö.

Sköldingevägens gaturum förändras då planerad bebyggelse är fyra våningar, jämfört med dagens två. Varuinlastningen till livsmedelsaffären kommer att ske från en lastficka längs gatan.



Vy in mot Sköldingevägen, där skolans huvudbyggnad möter planerad bebyggelse i kvarteret Gengasen. (Bild: Lindberg Stenberg Arkitekter)



Sektion tvärs Sköldingevägen mot norr, planerad bebyggelse – Örby skola. (Bild: Lindberg Stenberg Arkitekter)

Planerad bostadsbebyggelse i fyra och fem våningar med lokaler i bottenvåningar och generös trottoar an knyter tydligt till översiktsplanens stadsbyggnadsprinciper. Kvarterets planerade högre densitet kommer att främja platsens identitet som stadsdelens centrum. Fler lokaler i bottenvåningen, ett allmänt torg och fler bostadslägenheter ger bra förutsättningar till stadsdelscentrumets fortlevnad. Förändringen av stadsbilden bedöms vara väl anpassad till platsens karaktär.

En konsekvens av planförslaget är att skolans synlighet minskas från vissa vinklar i omgivningen. Den siktlinjestudie som gjorts visar att inskränkningar i synligheten dock är relativt begränsade (*Kulturhistorisk konsekvensanalys*, Tyréns 2016). Det mest effektfulla stadsbildsmotivet, skolan som fondmotiv för Sköldingevägen söderifrån, påverkas dock inte och flera andra siktlinjer påverkas inte.



Huvudbyggnaden till Örby skola ses på långt håll, här som ett fondmotiv söderifrån på Sköldingevägen.

Skolbyggnaden har i 100 år varit stadsdelens dominant och är mycket betydelsefull ur ett lokalhistoriskt perspektiv. Detta trots att det tydligt framgår att skolan inte är särskilt anpassad till just Örby utan är ett tidstypiskt skolhus som skulle kunnat stå i vitt skilda miljöer. Skolbyggnaden är utan tvekan Örbys märkesbyggnad och landmärke. Sin roll som tyngdpunkt i stadsdelen delar den dock med centrumanläggningen. Att bygga vidare på både det tidiga 1900-talets vision om en tyngdpunkt här och idéer om efterkrigstidens centrumanläggningar med högre bebyggelse som markerar stadsdelens nav bedöms vara lämpligt. Det är angeläget att platsen kan fortsätta ha en särskild betydelse i Örby och inte utkonkurreras av någon annan tyngdpunkt. Att ett torg anläggs på platsen har starka kopplingar till platsens historik.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

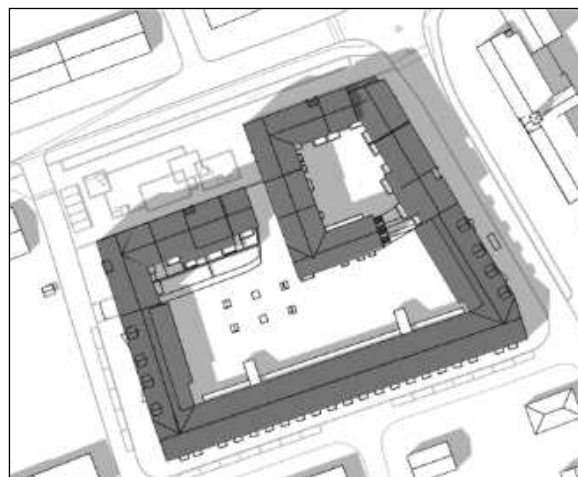
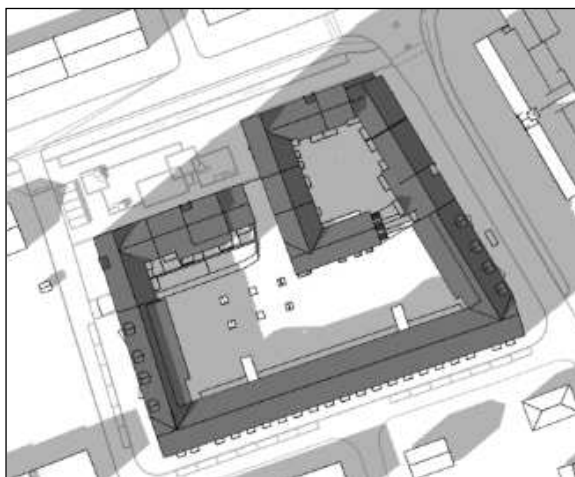
De negativa konsekvenserna för kulturvärdena som uppstår om planförslaget realiserar bedöms bli små. Bebyggelsens möte med skolans huvudbyggnad vid Sköldingevägen regleras i planen genom att planerad bebyggelse ska vara lägre än skolbyggnaden genom en högsta nockhöjd på plankartan. Skolans huvudbyggnad

kommer fortfarande att vara stadsdelens starkaste karaktär. Konsekvensen av en rivning av centrumbyggnaden innebär att läsbarheten och förståelsen för hur välfärdssamhällets utbyggda service tog sig uttryck lokalt minskar och anpassningen till bilsamhället är en samhällshistorisk aspekt som försvagas. Dessa negativa konsekvenser för kulturvärden bedöms som begränsade.

Det finns en stark kontinuitet i platsens betydelse som centrum i Örby och av den anledningen är det angeläget att kvarteret kan bibehålla och stärka sin roll. Kvarterets planerade högre densitet bedöms främja platsens identitet som stadsdelens centrum.

Ljuförhållanden och lokalklimat

Lokalklimatet bedöms bli relativt gynnsamt då bostadsgårdens norra del omsluts med fyra till fem våningar hög bebyggelse och lägre befintlig bebyggelse i söder. Ny bebyggelses påverkan på solinstrålningen på bostadsgården är begränsad. Planerad bebyggelse medför en begränsad skuggpåverkan på omgivande kvarter.



Två bilder från solstudie II (Lindberg Stenberg, 2016). Till vänster 21 mars/september, till höger 21 juli, båda kl 15.00.

Det planerade torget skuggas en del av planerad bebyggelse, då torget är beläget nordväst om kvarteret. Den nya mötesplatsen kommer att få en del solinstrålning, främst under eftermiddag och kväll. Under vårdagjämningen når solen torget mitt på dagen genom släppet i bostasbebyggelsen och framåt eftermiddag och kväll blir torget solbelyst i de västra delarna.

För mer detaljer se detaljplanens bilaga Solstudie II (Lindberg Stenberg, 2015).

Parkeringsplatser

Antalet allmänna bilparkeringsplatser för långtidsparkering kommer att minska inom planområdet. Korttidsparkering för besökande till centrum planeras tillgodoseas i parkeringsgaraget, vid torgets västra kortända samt längs Stigtomtavägen och Örbolmsvägen. Närområdets tillgång till allmänna platser bedöms tillgodose stadsdelens behov även efter planens genomförande.

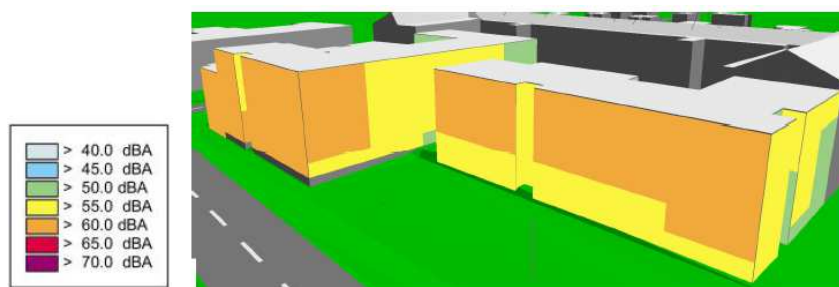
Parkeringsutredningen (*Grontmij, 2014*) visar även att det finns efterfrågan av cykelparkering. Då det idag inte finns anordnade cykelparkeringar i centrum, bedöms förbättringen bli avsevärd.

Störningar och risker

Buller

Grundkravet i bullerförordningen överskrids, men om de angivna undantagen i förordningen tillämpas klarar ny bebyggelse riktvärden för bullernivåer.

Riktvärdena överskrids mot gatusida, med undantag för en liten del av fasaden mot Stigtomtavägen. Men med en placering av minst hälften av boningsrummen mot innergården finns dock förutsättningar för att uppfylla riktvärdena om undantagen tillämpas, d.v.s. minst hälften av boningsrummen mot en sida som har högst 55 dBA.



Figur 5. Ekvivalent ljudnivå på fasader åt norr.

Bild från Trafikbullerutredning (WSP, 2016) visar ekvivalent ljudnivå i norr.

Riktvärdena på innergården uppfylls med marginal. Ekvivalent ljudnivå på innergård samt på fasader mot innergård har lägre nivåer än 55 dBA.

Maximala ljudnivåer på fasader mot öst och norr överskrider riktvärde, men ljudnivåer på innergården och vid innergårdens fasader uppfyller riktvärde 70 dBA. När det gäller maximalnivåerna på fasaden mot Stigtomtavägen behöver fönster/fasad/don bara dimensioneras för de maximala ljudnivåerna på delen närmast gamla Huddingevägen då antalet tunga fordon nattetid på Stigtomtavägen bedöms som mindre än fem stycken.

Fasader måste förutom för vägtrafikbuller dimensioneras för lågfrekvent buller från bussar vid busshållplatsen och bilar som kör in och ut ur garaget. Slutligen måste fasaden också dimensioneras för buller från inlastningen.

Förorenad mark

Om den aktuella platsen kommer att schaktas i samband med att ny bebyggelse uppförs och att överblivna massor planeras användas som t ex fyllnadsmaterial, bör provtagning ske med avseende på metaller. Viss risk föreligger för bl a höga metallhalter i fyllnadsmassor, vilket kan göra den olämplig för viss typ av fortsatt användning t ex för barns lekytor.

Elektromagnetiska fält

Idag finns en elnätstation i garageplanet, under centrumbyggnaden. Om den placeringen behålls, omöjliggörs planerad bebyggelse direkt ovan.

Detaljplanens förslag till placering av elnätstation, i garageplanet utan bebyggelse direkt ovan eller yta som uppmuntrar till stadigvarande vistelse, bedömer kontoret som godtagbar.

Farligt gods

Avståndet till planområdet från transport av farligt gods eller bensinstationer överstiger de skyddsavstånd som Länsstyrelsen rekommenderade. Ingen riskhantering behöver ske inom projektet.

Vibrationer

Eventuella vibrationsrisker ska beaktas. Grundläggning ska ske med hänsyn till eventuella vibrationer. Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader, SFS 2015:216 skall tillämpas.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid prövning av bygglov.

Lantmäterimyndigheten genomför erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägaren.

Staden ansvarar för åtgärder inom allmän platsmark.

Byggherren utför och bekostar alla åtgärder inom kvartersmark samt eventuella återställandeåtgärder på stadens mark.

Avtal

Innan detaljplanen antas ska ett exploateringsavtal upprättas mellan staden och byggherren. Avtalet reglerar kostnader, ansvar, tidplan m.m. Exploateringskontoret ansvarar för att erforderliga avtal tecknas mellan staden och berörda parter.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 6620 och Ä-Dp 2004-07513 upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheterna Gengasen 4 samt Örby 4:1. Samtliga fastigheter ägs av Stockholms stad. Fastigheten Gengasen 4 upplåts med tomträtt till Hefab.

Fastighetsbildning

Genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov.

Gengasen 4

Del av Örby 4:1 kommer att läggas till Gengasen 4, för att möjliggöra bebyggelse på kvartersmark enligt detaljplanens syfte.

Örby 4:1

Två delar av Gengasen 4 kommer att läggas till Örby 4:1 för att möjliggöra en allmän mötesplats samt ingå i gatumark, enligt detaljplanens syfte.



Figuren illustrerar de fastighetsregleringar som blir aktuella. Grönt område ska överföras till Gengasen 4. Röda områden ska överföras till Örby 4:1.

Servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar

Gengasen 4 belastas av ett avtalsservitut för ledning mm till förmån för Floden 1. Detta avser elnätsstationen i garageplan. Vid flytt av elnätsstation behöver servitutet förnyas.

Inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. Planen medför inte att några nya gemensamhetsanläggningar behöver bildas.

Ekonomiska frågor

Gatukostnader

Staden tar ej ut någon gatukostnadsavgift

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Stadens intäkter utgörs av tillkommande tomträttsavgäld. Stadens exploateringskostnader utgörs i huvudsak av kostnader för iordningsställande av allmän plats. Exploateringskontoret bedömer att intäkterna från exploateringen täcker investeringskostnader.

Fastighetsbildning

Byggherren skall bekosta de fastighetsbildningar som krävs för att genomföra detaljplanen. Byggherren ansvarar för och bekostar beställning av nybyggnadskarta.

Vatten/avlopp/el/tele/fjärrvärme

Byggherren bekostar alla anslutningsavgifter för planerad bebyggelse. En kombinerad ledning (dag- och spillvatten) kopplas om av Stockholm Vatten och bekostas av staden.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Möjlighet att ansluta till vatten- och avloppsnätet finns.

Dagvatten

Dagvatten från kvartersmark inom planområdet fördröjs inom fastigheten innan avledning sker till kommunal ledning.

El/Tele

Möjlighet att ansluta till el- och telenät finns.

Fjärrvärme

Tillgång till fjärrvärme finns.

Flytt av ledningar

I planområdets nordvästra hörn under planerad bebyggelse finns en avloppsledning som bara används för några dagvattenbrunnar i Sköldingevägen. Dessa kan kopplas om till en befintlig dagvattenledning söderut i Sköldingevägen. Därefter kan ledningen under planerat hus slopas.

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från att planen vunnit laga kraft.