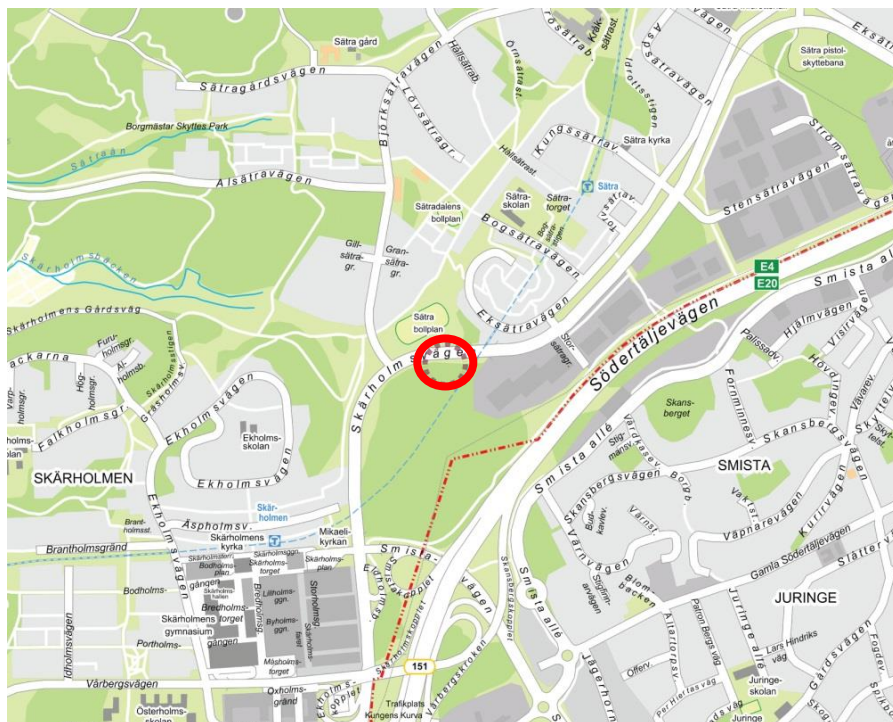


Planbeskrivning

Detaljplan för del av fastigheten Sättra 2:1 , vid Storsättra i stadsdelen Sättra, Dp 2016-10920



Planområde markerat med röd ring.

Stadsbyggnadskontoret

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

Innehåll

Inledning	3
Handlingar	3
Planens syfte och huvuddrag	3
Miljöbedömning	4
Preliminär tidplan och planprocess	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Fokus Skärholmen.....	5
Förutsättningar	7
Natur	7
Geotekniska förhållanden.....	8
Hydrologiska förhållanden	8
Dagvatten	9
Befintlig bebyggelse	9
Fornlämningar	9
Gator och trafik	10
Störningar och risker	10
Planförslag	11
Ny bebyggelse.....	11
Omgivande kvartersmark	12
Gator och trafik	14
Teknisk försörjning	15
Gestaltungsprinciper	16
Konsekvenser	17
Behovsbedömning	17
Stadsbyggnadsstrategier	17
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	18
Markområdes betydelse för groddjur.....	18
Störningar och risker	18
Lokalklimat.....	19
Arbetsplan Förbifart Stockholm	19
Tidplan	19
Genomförande	19
Organisatoriska frågor	19
Verkan på befintlig arbetsplan.....	20
Fastighetsrättsliga frågor	21
Ekonomiska frågor.....	21
Tekniska frågor	22
Genomförandetid	22

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

- *VA och dagvatten (ÅF 2018-02-28, reviderad 2019-10-31)*
- *Utlåtande om markområdets betydelse för groddjur*
(Ekologigruppen, 2017)

Medverkande

Planen är framtagen av Stadsbyggnadskontoret genom Maria Borup. Exploateringskontoret har medverkat genom projektledare Paulina Lindroos. Medverkande byggaktör har varit Trafikverket och byggaktörens arkitekt har varit Mats Broman, SAR och Erik von Matern, ON Arkitekter. Gunnar Swahn från kart- och modellenheten har också medverkat.

Planens syfte och huvuddrag

Syfte

Planen syftar till att möjliggöra uppförandet av teknikbyggnader för att säkerställa drift och underhåll av allmän trafikledstunnel, Förbifart Stockholm. Teknikbyggnaderna innefattar en VA-station som ska omhänderta tunnel-, spol- och släckvatten samt en mottagningsstation för distribution av el, tele och kommunikation. I planen ingår även en elnätstation som syftar till att försörja teknikanläggningarna samt framtida bostadsutbyggnad med el.

Planen tillgodoser det allmänna ändamålet, drift och underhåll, enligt detaljplanen för Förbifart Stockholm (2009-17149) och planen säkerställer syftet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm (2014-20713).

Huvuddrag

Antagen arbetsplan för Förbifart Stockholm redovisar vägområde för de aktuella anläggningarna samt tillfällig nyttjanderätt för genomförande av projektet. Anläggningarna ska säkerställas genom detaljplan och har placerats för att möjliggöra en framtida omvandling av Skärholmsvägen.

Aktuella anläggningar inrymmer en station för vatten och avlopp som ska omhänderta tunnel-, spol- och släckvatten från förbifartens tunnlar samt en mottagningsstation för distribution av el, tele och kommunikation. En nätstation placeras i områdets nordvästra hörn för att säkerställa el-försörjningen till Trafikverkets anläggningar. Fastigheten kommer fortsättningsvis ha infart via Skärholmsvägen och kan finnas kvar även om en dragning av Spårväg syd förläggs längs Skärholmsvägen. Åtkomst till nätstationen är i framtiden tänkt att ske från gång- och cykelbanan som planeras söder om Skärholmsvägen.

Miljöbedömning

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

Preliminär tidplan och planprocess

Detaljplanen hanteras med standardförfarande enligt PBL (2010:900).

Samråd	oktober 2017
Granskning	4:e kvartalet 2019
Antagande	1:a kvartalet 2020

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet är beläget söder om Sättra bollplan cirka 500 meter från Sättra centrum och utgör del av fastigheten Sättra 2:1.

Fastigheten ägs av Stockholms stad och omfattas av vägområde enligt arbetsplan för projekt E4 Förbifart Stockholm.

Planområdet avgränsas mot Skärholmsvägen i norr, tunnelbana i öst och naturmark i väster och söder. Hela planområdet omfattar cirka 0,4 ha.



Planområdets ungefärliga placering utmärkt med orange ram.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Stockholms översiktsplan redovisas Skärholmen som ett område där omfattande komplettering föreslås.

Översiktsplanen beskriver även en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen vilket faller väl in i föreslagen detaljplan. Förbifart Stockholm utses i översiktsplanen att vara en av de infrastruktursatsningar som kan skapa bättre förutsättningar för arbetsplatsbalans och befolkningsutvecklingen i de södra delarna av staden.

Områdesprogram

Stadsbyggnadsnämnden godkände i september 2007 ett program för Bredäng, Sättra, Skärholmen och Vårberg där aktuellt planområde ingick med förslag till ombyggnad av Skärholmsvägen till stadsgata kantad av bostadsbebyggelse.

Fokus Skärholmen

I december 2015 beslutade stadsbyggnadsnämnden att påbörja arbetet med Fokus Skärholmen som syftar till en utveckling av stadsdelsnämndsområdet Skärholmen. Vårberg, Skärholmen, Sättra och Bredäng är de stadsdelar som ingår i projektet. Det aktuella planområdet ligger i anslutning till Skärholmsvägen som är ett utpekat omvandlingsområde inom stadsutvecklingsprojektet Fokus Skärholmen. Målet med stadsutvecklingen är att tillföra minst 4000 nya bostäder och förbättrade stadskvalitéer. Fokus Skärholmen har även ett särskilt uppdrag att utgöra profilprojekt för social hållbarhet. Uppdraget innebär att särskilt synliggöra

och implementera de aspekter inom stadsbyggandet som är betydelsefulla för en socialt hållbar stad.

Mål och stadsbyggnadsstrategier

I *Stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbart Fokus Skärholmen* beskrivs mål för framtidens Skärholmen samt stadsbyggnadsstrategier som ska förverkliga målen. Strategier omsätts i de detaljplaner som tas fram inom projektet.

Mål för stadsutvecklingen i Skärholmen

- *Sammanhållen och varierad*
Skärholmen ska vara ensammanhängande stadsdel med stor variation av platser, bostäder och uttryck. En ny årsring med fantasifull arkitektur och urbana kvaliteter läggs till.
- *Levande och innehållsrik*
Skärholmen är en stadsdel där alla får plats och kan känna tillhörighet som är öppen, inbjudande, lever året runt och på alla tider av dygnet. Barn och ungas behov ska tas tillvara när Skärholmen utvecklas. Konst och kultur bidrar till attraktivitet, identitet och förändring.
- *Delaktig och demokratisk*
Skärholmen utvecklas med utgångspunkt i det som finns idag och i dialog med Skärholmsborna. Det lokala perspektivet är nyckeln. Befintliga verksamheter, byggnader och platser är en tillgång och ska ges möjlighet att utvecklas ihop med det nya.

Detaljplan

Planområdet omfattas inte av någon detaljplan eller områdesbestämmelse då beslut om upphävande av tidigare generalplan antogs i Mark- och miljööverdomstolen den 16 december 2014 (Dnr 2011-03365). Syftet med att upphäva tidigare gällande plan var att möjliggöra antagande av arbetsplan för Förbifart Stockholm.

Arbetsplan Förbifart Stockholm

Arbetsplan, 2014-20713, för väg E4 Förbifart Stockholm vann laga kraft den 15 maj 2014. I och med detta upphävdes den generalplan som tidigare gällde för området. I arbetsplanen anges delar av planområdet som området för väganläggning. Trafikverket har genom tillägg till fastställd arbetsplan daterat 11 mars 2019, gjort ändringar av vägområdet. Det aktuella tillägget till arbetsplanen består av att viss mark avstås och viss mark tillkommer. Bakgrunden är att inom detaljplaneprocessen har projekt E4 Förbifart Stockholm och Stockholm Stad

uppmärksammat att mark behöver reserveras för kommande infrastrukturprojektet Spårväg syd. I och med tillägget kommer arbetsplanen och detaljplanen att stämma överens.

Kommunala beslut i övrigt

I oktober 2016 godkände Stadsbyggnadsnämnden Start-PM för planläggning av området.

Riksintressen

Planområdet omfattas inte av några riksintressen, strandskydd eller naturreservat/Natura 2000-områden. E4 Förbifart Stockholm är av riksintresse för kommunikation.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs av en grusad yta och av naturmark med gräs och sly samt träd, i huvudsak av gran och björk. Delar av grusytan och naturmarken har använts under en längre tid som dumpningsplats för både trädgårds- och byggavfall. I sydost finns områdets högsta punkt i form av en bergskulle med en höjd +46. Från höjden sluttar det ner mot mitten av området som har lägsta punkt på drygt +36. Söder och västerut omgärdas planområdet av berg och naturmark. Infarten från Skärholmsvägen är också grusad.



Naturmarken och bergskulle inom planområdet.



Naturmarken väster om planområdet.

Geotekniska förhållanden

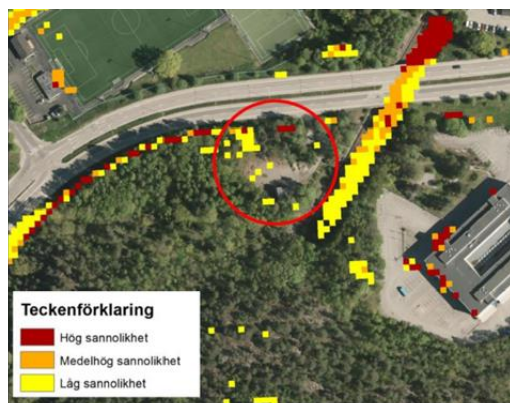
Markförhållanden

Enligt jordartskartan (SGU) utgörs planområdet till största delen av berg.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Vid kraftigt skyfall finns det platser inom planområdet som riskerar att översvämmas. Risken är som störst längst ut mot Skärholmsvägen.



Sannolikhetsgrad för översvämning inom planområdet vid kraftiga skyfall (Underlag för miljö- och hälsofrågor, Miljöförvaltningen)

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår i sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde, för vilket särskilda skyddsföreskrifter gäller. I föreskrifterna regleras bland annat hantering av spillvatten, dagvatten och mark- och anläggningsarbeten.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren - Fiskarfjärden (SE657865-161900). Enligt VISS juni 2019 har Mälaren – Fiskarfjärden god ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god kemisk ytvattenstatus 2021.

Dagvatten

Planområdet ligger inom stadens duplicerade dagvattennät. Planområdets högsta punkt är belägen i sydöstra hörnet av planområdet och dagvattnet sprider sig därför i nordvästlig riktning. Avrinningsvägar inom planområdet följer befintliga marknivåer. Det finns i dagsläget inga befintliga dagvattenledningar i direkt anslutning till området. Från planområdet går dagvattnet i Skärholmsvägens södra dike. Vidare går vattnet in i dagvattennätet vid korsningen Björksätravägen-Skärholmsvägen vilket därifrån transporteras vattnet upp till Skärholmsbäcken och vidare till Mälaren-Fiskarfjärden.



Flödesriktningar visas med blå pil. Den röda gränsen är en uppskattning av planområdets placering.

Befintlig bebyggelse

Det finns inga befintliga byggnader inom planområdet.

Fornlämningar

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Om det vid grävning eller annat arbete påträffas en fornlämning föreligger dock anmälningsplikt enligt kulturminneslagen.

Gator och trafik**Gatunät**

Planområdet angörs via Skärholmsvägen. En vägbom finns idag för att förhindra dumpning i området.

Störningar och risker**Förorenad mark**

Området har tidigare använts som olovlig dumpningsplats. Marken har gjorts iordning för etableringsområde och de provtagningar som utfördes inför detta visade inga förhöjda värden av föroreningar. Skulle det uppkomma förhöjda värden av föroreningar ska detta tas hand om i samband med byggnation.

Luft

Miljökvalitetsnormen för luft klaras inom planområdet

Buller, vibrationer

Planområdet är utsatt för trafikbuller både från tunnelbana och från vägtrafik.

Tunnelbanan

Tunnelbanan går intill planområdet och utgör en potentiell risk med avseende på vibrationer.

Planförslag

Planförslaget innebär att teknikanläggningar för Förbifart Stockholm säkerställs genom detaljplan, **E1** på plankartan. Aktuella anläggningar inrymmer en station för vatten och avlopp som ska omhänderta tunnel-, spol- och släckvatten från förbifartens tunnlar samt en mottagningsstation för distribution av el, tele och kommunikation. Mottagningsstationen innefattar inte elförsörjning av VA-stationen eller egen lokalkraft. Inom planområdet möjliggörs därför även för etablering av en nätstation, **E2** på plankartan.

Valmöjligheterna för placering av mottagningsstationen begränsas av de borrhål som ska gå mellan stationen och teknikrummet i Förbifartens tunnel. Byggnaderna placeras för att inte försvåra vidare bebyggelseutveckling av Skärholmen eller utbyggnad av Spårväg syd, därav avståndet mellan planområdet och Skärholmsvägen. De hårdgjorda ytorna och transporterna placeras på anläggningens östra sida, mot spårområdet, medan den västra delen av byggnaden kan anpassas till naturmarken.

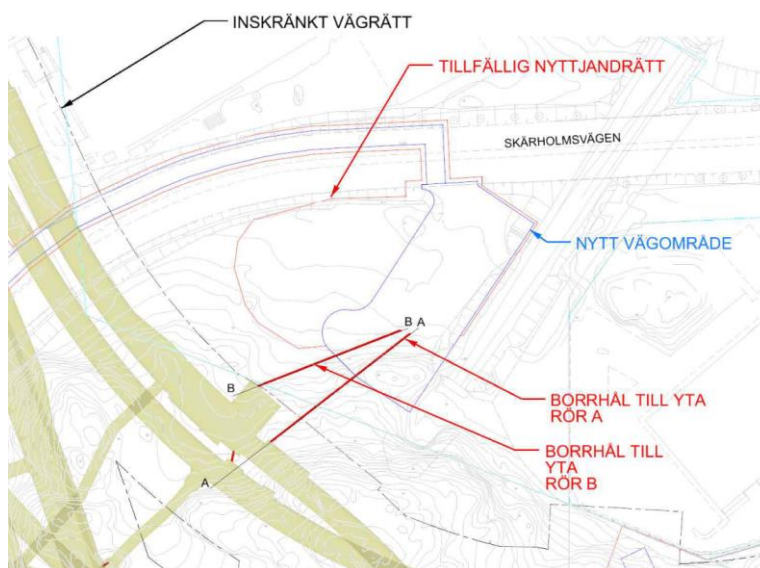


Illustration som visar Förbifart Stockholms tunnlar i grönt. Mottagningsstationen förbinds via två borrhål till tunnelarna. Tunnel-, spol- och släckvatten från förbifartens tunnlar leds till VA-anläggningen via ledningar under Skärholmsvägen.

Ny bebyggelse

VA-station

Förbifart Stockholms vatten- och avloppssystem tar hand om både tunnelavloppsvatten och inläckande grundvatten, så kallat dränvatten. Vidare ska tunnelsystemet försörjas med släckvatten för brandbekämpning. Tunnelavloppsvattnet består av utsläpp vid eventuella fordonsolyckor, förorenat släckvatten, vatten från

golvbrunnar i driftutrymmet, smutsvatten från tunneltvätt samt dagvatten från tunnelmynningar. För att ta hand om tunnelavloppsvattnet leds det till VA-stationen, där det behandlas före utsläpp till recipient.

VA-stationen är cirka 20 m bred och 50 m lång och består av två våningar med cirka 7 m höjd vardera. Den ena våningen är belägen under mark. VA-stationen kommer att ansluta till Stockholm Vattens befintliga spillvattenledning väster om Björksätravägen. Ledningen skall mynna i befintlig borrhålsledning som skall leda vattnet till bergtunnel vidare mot Himmerfjärdsverket.

Mottagningsstationen

Mottagningsstationen kommer att försörja Förbifart Stockholms tunnlar med el och kommunikation. Stationen är på ytan cirka 12 m bred och 14 m lång. Byggnaden har två våningar om cirka 3,5 m var, varav ena våningen är belägen under mark. Till stationen kommer det in två stycken grovborrhål, som går mellan tunnarna och stationen, där alla ledningar förläggs.



Illustration som visar exempel på hur de planerade anläggningarna kan gestaltas och dess placering. (ON Arkitekter)

Omgivande kvartersmark

Mottagningsstationen för el och kommunikation innefattar inte elförsörjning av VA-stationen eller egen lokalkraft. För att klara försörjningen till mottagningsstationen möjliggörs därför etablering av en nätstation i planområdets nordvästra del.

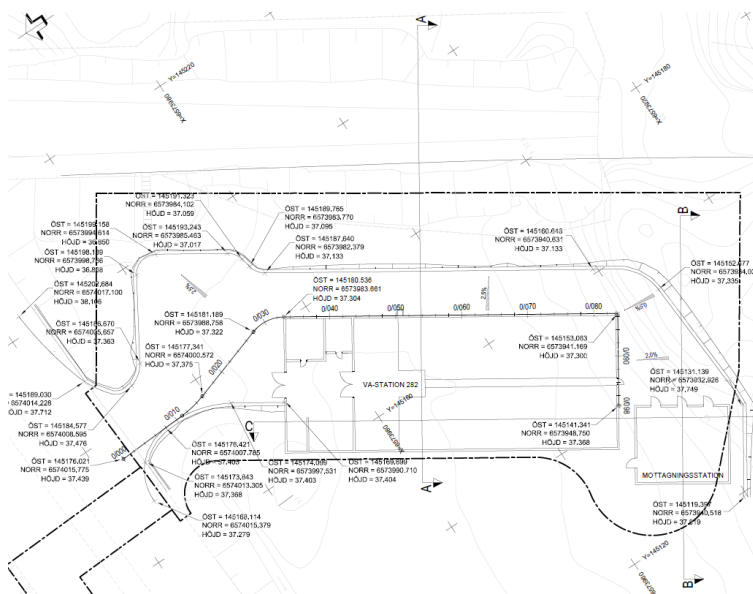
Placeringen av anläggningarna innebär att buller från tunnelbanan reduceras västerut. De hårdgjorda ytorna och transporterna anläggs på den östra sidan av teknikanläggningen, mot spårområdet. Det bidrar till att det västra området kan

anpassas till naturmarken. Marken höjdsätts så att avrinningen av dagvatten, vid extrema regn, leds norrut mot befintligt dike vid Skärholmsvägen.



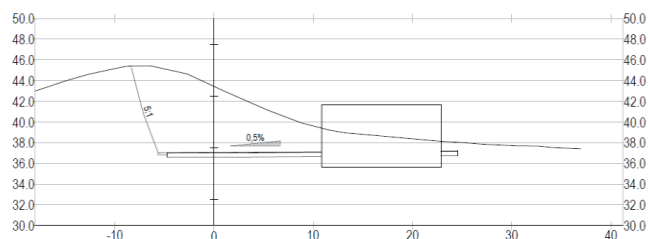
Planerad placering av byggnader och körbana (Situationsplan, ON Arkitekter).

I södra delen av planområdet kommer delar av berget tas bort för att inrymma anläggningarna och transportvägen till mottagningsstationen. Bergskärningen öster om mottagningsstationen, där transportvägen ansluter till mottagningsstationen, görs cirka 15 m från byggnaden. Söder om mottagningsstationen hamnar bergsskärning cirka 3 m från byggnaden. Båda bergskärningarna kommer att ha en lutning på 5:1. För att säkerställa att marknivåerna på kvartersmarken närmast naturmarken söder om planområdet inte påverkas avgränsas ett område på plankartan med bestämmelsen **n2**. Bestämmelsen innebär att markens höjd inte får ändras. Inom planområdet, kvartersmarken vid bergskärningarna, ska stängsel finnas som hindrar allmänheten från fallolyckor. Övrig omgivande kvartersmak ska bevaras i möjligaste mån som naturmark. Marken regleras med prickad mark samt med bestämmelsen **n4** som innebär att marken inte får hårdgöras.



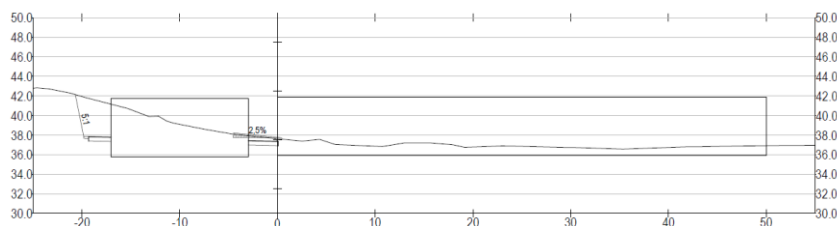
Skärningspunkterna, Trafikverket.

SEKTION B



Bergsskärning öster om mottagningsstationen, sektion B, Trafikverket

SEKTION C



Bergsskärning söder om mottagningsstationen, sektion C, Trafikverket

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet ligger cirka 17 m från Skärholmsvägen. Avståndet är till för att möjliggöra utvecklingen av Skärholmsvägen till stadsgata och Spårväg syd. Fastigheten kommer fortsättningsvis ha infart via Skärholmsvägen och kan finnas kvar även om en dragning av Spårväg syd förläggs längs Skärholmsvägen. Åtkomst till nätstationen är i framtiden tänkt att ske från gång- och cykelbanan som planeras söder om Skärholmsvägen.

Teknisk försörjning

Dagvatten

För att klara av extrema regn är det viktigt att höjdsättningen görs så att avrinningen sker i nordlig riktning mot Skärholmsvägen. Dessa avrinningsvägar ska dock ses som sekundära då dagvattnet i första hand ska omhändertas inom den egna kvartersmarken.

Översiktliga beräkningar visar att de flesta föroreningsmängder förväntas överstiga befintliga efter byggnationen. Detta beror på förändring av markanvändningen inom området, från obebyggd naturmark till stora hårdgjorda ytor. För att reducera föroreningshalterna samt säkerställa att miljö kvalitetsnormerna inte försämras föreslås sedumtak för VA-stationen, permeabel beläggning och makadamfyllt underjordiskt magasin.

Den erforderliga magasinvolymen har beräknats till cirka 44 m³ enligt krav från Stockholm stad för att fördröja minst 20 mm nederbörd per reducerad yta. Med anläggning av sedumtak på VA-stationen kan denna volym reduceras till cirka 34 m³. Därefter rekommenderas att ett makadamfyllt underjordiskt magasin placeras under den asfalterande körytan. Makadamfyllt underjordiskt magasin är en anläggning som genom makadam fördröjer, infiltrerar och renar dagvatten. Efter utjämning leds vattnet vidare mot befintligt ledningsnät genom närliggande dike.

För att uppnå fördröjningskravet krävs en reservyta på cirka 226 m² av material med porositet av 30 % och makadamlager på 0,5 m i djupet. Permeabel beläggning har en bra reningsförmåga och föreslås för de hårdgjorda ytorna och körytan för att bidra till en högre reningsgrad som dagvattenkassetter inte erhåller. Ett område intill den körbara ytan har avsatts för hantering av dagvatten och avgränsas på plankartan med bestämmelsen **n1**. För att ytterligare öka genomsläppligheten regleras även körytan att den ska utföras med genomsläppligt material, **n3** på plankartan.

Energi/Tele

Planområdet kommer att ansluta till befintlig teknisk infrastruktur och befintligt ledningsnät.

Räddningstjänst

De hårdgjorda ytorna framför teknikanläggningarna kan vid behov användas för framkomlighet och uppställningsplats av

brandkårens räddningsfordon och övriga servicefordon. Inget stängsel, grind eller liknande är tänkt vid in- och utfart till Skärholmsvägen.

Gestaltungsprinciper

VA- och mottagningsstationen är några av de tekniska byggnader ovan jord som ingår i projektet Förbifart Stockholm.

Tillsammans med en serie teknikbyggnader tydliggör de en, från ytan dold, omfattande struktur genom sitt gemensamma uttryck och formspråk. Enhetligheten länkar samman Förbifartens utspridda utbyggnader och ger dem en sammanhållen identitet. Byggnaderna inom planområdet kommer vara i en våning ovanför mark med platt tak. För VA-stationen föreslås sedumtak för att bidra till dagvattenhanteringen och för att anpassa till naturmarken runt om. Även färgsättningen för byggnaderna kommer anpassa för att anknyta till naturen.

Kvartersmarken på den västra sidan av anläggningen anpassas till befintlig terräng utanför planområdet för att minska intrycket av anläggningens skala. Transporter och de hårdgjorda ytorna placeras på anläggningens östra sida, mot spårområdet.



Illustration på VA-stationens sedd från Skärholmsvägen (ON Arkitekter)

Konsekvenser

Behovsbedömning

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

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

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

Stadsbyggnadsstrategier

Nedan följer en beskrivning om hur planförslaget påverkar för projekt Fokus Skärholmen och dess stadsbyggnadsstrategier för socialt hållbarhet inom Fokus Skärholmen.

- *Allsidiga boendemiljöer*
Förslaget anpassas för en eventuell framtida stadsomvandling på södra sidan om Skärholmsvägen samt en eventuell dragning av Spårväg syd. Anläggningen i sig förorsakar inga restriktioner i form buller, lukt eller risk. Placeringen innebär samtidigt att buller från tunnelbanan reduceras västerut. Den nätstation som planeras anläggas inom detaljplaneområdet kan även vid behov försörja eventuell ny bebyggelse väster om planområdet, söder om Skärholmsvägen.
- *Ta tillvara stadsdelens och landskapets karaktär*
Den stora byggnaden kan bli en negativ konsekvens för det framtida stadsrummet. Genom anläggningens placering mellan naturmark och tunnelbanespåret samt genom en anpassad färgsättning kommer anläggningarna till stora delar att skymmas från Skärholmsvägen. Konsekvenserna på landskapet blir bestående och tydliga då det krävs stora bergsskärningar för att inrymma anläggningen mot bergknallen i södra delen av planområdet. Västra delen av kvartersmarken anpassas i nivå till befintlig terräng.

- *Ett promenadvänligt gång- och gatunät*
Förslagets placering har anpassats för en eventuell framtida omvandling av Skärholmsvägen där cykel- och gångtrafik prioriteras.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren - Fiskarfjärden (SE657865-161900) 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 eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs för Mälaren – Fiskarfjärden. Dagvatten från planområdet fördröjs och tas om hand inom fastigheten. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Markområdes betydelse för groddjur

Planområdets naturmark ingår i habitatnätverk för groddjur. Markområdet för mottagningsstationen består dels av en grusad yta och dels av naturmark med gräs och ris samt några träd, i huvudsak gran och björk. Området som helhet, det vill säga även utanför planområdet, är relativt torrt och utgör ingen optimal miljö för grodor (Ekologigruppen). Det är därför inte aktuellt att vidta särskilda åtgärder avseende groddjur i detta område.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Mottagningsstationen kommer inte ge upphov till några elektriska eller magnetiska fält som hindrar eventuell framtida bostadsbebyggelse i direkt anslutning till det aktuella området.

Transporter

Transporter till området kommer ske i samband med att VA-stationens sedimentationsbassänger kommer tömmas 2-3 ggr/år. Utöver detta kommer trafiken bestå av tillsyn och när det krävs reparationer och underhåll.

Översvämningsrisker

Med de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen säkerställs att närliggande spårområde och kringliggande områden inte riskerar att översvämmas. För att undvika översvämningsrisker inom fastigheten och för att säkra bebyggelse krävs en väl anpassad höjdsättning. Marknivå bör ha en lutning om 1:20 från huslivet så att vatten kan avrinna ytledes och bort från byggnaderna för att förebygga fuktskador (dagvattenutredning). För att klara av extrema regn är det viktigt att höjdsättningen görs så att avrinningen sker i nordlig riktning mot Skärholmsvägen. Dessa avrinningsvägar ska dock ses som sekundära då dagvattnet i första hand ska omhändertas på den egna kvartersmarken.

Lokalklimat

Luft, lukt, buller

De tekniska anläggningarna kommer inte att ge upphov till någon lukt eller buller som motverkar bostadsbebyggelse i direkt anslutning till planområdet, om det blir aktuellt i framtiden.

Arbetsplan Förbifart Stockholm

Planområdet är i arbetsplanen avsatt som ett område med vägrätt för VA-station och mottagningsstation. Detaljplanen tillgodoser det allmänna ändamålet, drift och underhåll av trafikledstunnel Förbifart Stockholm och säkerställer syftet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm (2014-20713).

Tidplan

Samråd	oktober 2017
Granskning	4:e kvartalet 2019
Antagande	1:a kvartalet 2020

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsövning vid bygglov.

Lantmäterimyndigheten genomför fastighetsbildning efter ansökan av byggaktören.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av de avtal som krävs för att genomföra detaljplanen.

Huvudmannaskap

Planområdet innehåller ingen allmän platsmark.

Avtal

En överenskommelse om exploatering ska tecknas mellan staden och byggaktören innan detaljplanen antas.

Inom aktuellt område finns ett avtal, 50238, gällande arrende för etableringsområde del 1. Avtalet kan sägas upp när fastighetsbildningen är klar för området.

Inom aktuellt område finns ett avtal, 50239, gällande arrende för etableringsområde del 2.

Verkan på befintlig arbetsplan

Arbetsplan, 2014-20713, för väg E4 Förbifart Stockholm vann laga kraft den 15 maj 2014. I och med detta upphävdes den generalplan som tidigare gällde för området. I arbetsplanen anges delar av planområdet som område för väganläggning.

Trafikverket har genom tillägg till fastställd arbetsplan, daterat 11 mars 2019, gjort ändringar av vägområdet. Det aktuella tillägget till arbetsplanen består av att viss mark avstås och viss mark tillkommer. Bakgrunden är att inom detaljplaneprocessen har projekt E4 Förbifart Stockholm och Stockholm Stad uppmärksammat att mark behöver reserveras för kommande infrastrukturprojektet Spårväg syd. I och med tillägget kommer arbetsplanen och detaljplanen att stämma överens.



Tillägg till arbetsplan. Mark som avstås och mark som tillkommer (Trafikverket)

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastighet Sättra 2:1, som ägs av Stockholm kommun.

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar kvartersmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för teknikbyggnader.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning mm provas vid lantmäteriförrättning.

Planförslaget möjliggör avstyckning av kvartersmark (Tekniska anläggningar). In- och utfart behöver i så fall lösas med servitut eller gemensamhetsanläggning belastandes Sättra 2:1. Genomförd fastighetsbildning kan vara en förutsättning för att få bygglovet beviljat. Del av Sättra 2:1, utlagd som kvartersmark för teknikbyggnader för allmän trafikledstunnel inklusive VA-station och mottagningsstation för el och kommunikation (E1), avses upplåtas med vägrätt till Trafikverket. Teknisk anläggning för elnätsstation (E2) avses upplåtas med nyttjanderätt.

Rättigheter

Inom planområdet finns inga inskrivna rättigheter.

Marreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u-område på plankartan) har avsatts. Rätt till allmännyttiga ledningar kan säkras med ledningsrätt, servitut eller avtal.

Behov av rättigheter provas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

Ekonomiska frågor

Kostnader för planarbetet regleras via planavtal.

Vatten och avlopp

Exploateringskontoret svarar för anläggningsavgiften för en förbindelsepunkt för vatten och avlopp.

Fastighetsbildning

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

Tekniska frågor**Vatten och avlopp**

Ledningar för vatten och avlopp genom området ansvarar Stockholm Vatten AB för.

Dagvatten

Dagvatten som alstras inom planområdet ska, enligt Stockholms stads dagvattenstrategi omhändertas lokalt och infiltreras och fördröjas i möjligaste mån. Målsättningen för planområdet är att minska flödet jämfört med idag.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen har vunnit laga kraft.