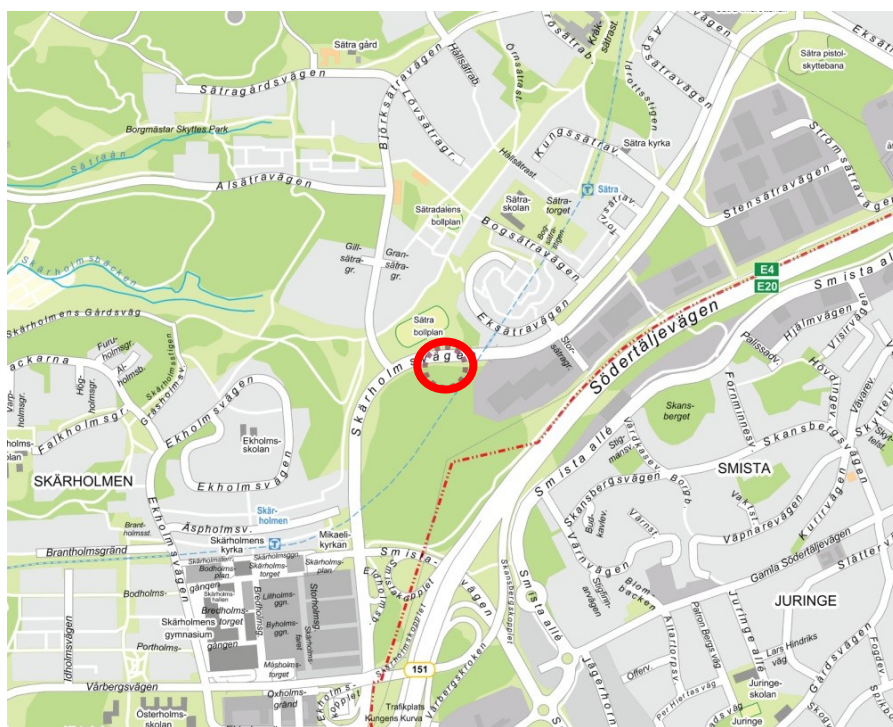


## Planbeskrivning

### 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

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
Handlingar .....	3
Planens syfte och huvuddrag .....	3
Miljöbedömning .....	4
Preliminär tidplan och planprocess .....	4
Plandata .....	4
Tidigare ställningstaganden .....	5
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>7</b>
Natur .....	7
Geotekniska förhållanden .....	7
Hydrologiska förhållanden .....	8
Dagvatten .....	8
Befintlig bebyggelse .....	9
Gator och trafik .....	9
Störningar och risker .....	9
<b>Planförslag .....</b>	<b>10</b>
Ny bebyggelse .....	10
Omgivande kvartersmark .....	12
Gator och trafik .....	13
Teknisk försörjning .....	13
Gestaltungsprinciper .....	14
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>15</b>
Behovsbedömning .....	15
Stadsbyggnadsstrategier .....	15
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	16
Markområdes betydelse för groddjur .....	16
Störningar och risker .....	16
Lokalklimat .....	17
<b>Tidplan .....</b>	<b>17</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>18</b>
Organisatoriska frågor .....	18
Verkan på befintlig arbetsplan .....	18
Fastighetsrättsliga frågor .....	19
Ekonomiska frågor .....	20
Tekniska frågor .....	20
Genomförandetid .....	20

## 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* (Ekologi-gruppen, 2017)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Stadsbyggnadskontoret genom Maria Borup. Exploateringskontoret har medverkat genom projektledare Paulina Lindroos. Medverkande byggaktör har varit Trafikverket.

## Planens syfte och huvuddrag

### Syfte

Planen syftar till att möjliggöra uppförande av en elnätstation som säkerställer behovet av elförsörjning till en framtida stadsutveckling söder om Skärholmsvägen, i enlighet med översiktsplanen. Planen syftar även till att möjliggöra uppförandet av teknikanläggningar som säkerställer behovet av drift och underhåll för trafikledstunneln Förbifart Stockholm, i enlighet med detaljplanen för Förbifart Stockholm (Dp 2009-17149). Planen säkerställer även syftet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm (2004-20713).

### Huvuddrag

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

Aktuella anläggningar avses inrymma en station för vatten och avlopp som ska omhänderta tunnel-, spol- och släckvatten från förbifartens tunnlar, en mottagningsstation för distribution av el, tele och kommunikation samt en nätstation som säkerställer elförsörjningen för framtida stadsutvecklingsområden söder om

Skärholmsvägen samt förser Trafikverkets anläggningar el. Fastigheten kommer fortsättningsvis ha infart via Skärholmsvägen och kan finnas kvar även om en dragning av Spårväg syd förläggs i Skärholmsvägen.

### **Miljöbedömning**

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

### **Preliminär tidplan och planprocess**

Detaljplanen hanteras med standardförfarande enligt PBL (2010:900). Efter granskning 1 gjordes ändringar som innebar att planens syfte breddades till att även tillgodose intresset av stadsutveckling i området. Planen utformades med en större flexibilitet vilket bedömdes nödvändigt för att säkerställa att området söder om Skärholmsvägen kan utvecklas enligt översiktsplanens intentioner. Eftersom planens syfte breddades bedömdes ändringarna som väsentliga varför planförslaget behövde ställas ut på ny granskning.

Samråd	oktober 2017
Granskning 1	20 november – 18 december 2019
Granskning 2	27 maj – 23 juni 2020
Antagande	april 2021

### **Plandata**

#### **Läge, areal, markägförhållanden**

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 läge utmärkt med orange ram.*

### **Tidigare ställningstaganden**

#### **Översiktsplan**

Skärholmen med Vårberg, Bredäng och Sättra redovisas som ett fokusområde för utveckling i översiktsplanen. Fastigheten är markerad som ett stadsutvecklingsområde (omvandling), med mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. Området kring Skärholmsvägen redovisas som ett utvecklingsbart urbant stråk som syftar till att koppla samman stadsdelarna med stöd av kompletteringsbebyggelse och ändringar i trafik- och gatumiljön för att skapa levande stadsmiljöer.

Översiktsplanen beskriver även en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen vilket faller väl in i föreslagen detaljplan. Förbifart Stockholm är utpekad i översiktsplanen att vara en av de infrastrukturensatsningar 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 en sammanhängande 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.

### **Pågående planer i närheten**

Under sommaren 2019 var detaljplan för Skärholmsdalen ute på granskning. Planen möjliggör ca 800 nya bostäder, ett vårdboende, verksamhetslokaler för centrumändamål och kontor samt två nya förskolor och utbyggnad av en befintlig förskola. Planen möjliggör att Skärholmsvägen omvandlas från en trafikled till en stadsgata. Avståndet från Skärholmsdalen till planområdet är cirka 200 meter. Nu aktuella anläggningar avses kunna bidra till

med teknisk försörjning även till denna utveckling av närområdet.

### **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 detaljplanprocessen har projekt E4 Förbifart Stockholm och Stockholm Stad uppmärksammat att mark behöver reserveras för kommande infrastrukturprojektet Spårvägsyd. 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**

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

## **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, +46 m, i form av en bergskulle. 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.

### **Geotekniska förhållanden**

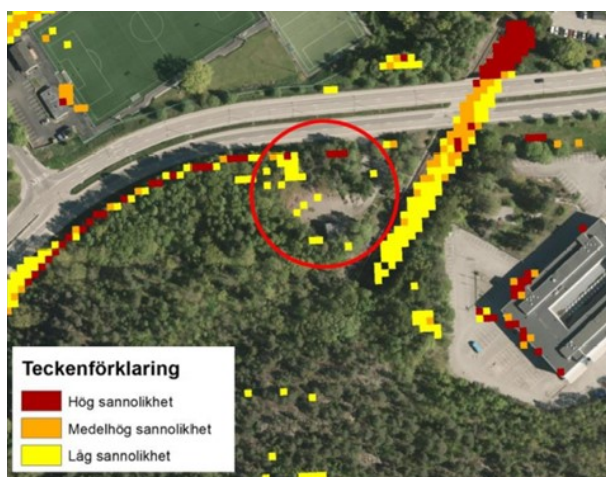
#### **Markförhållanden**

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 översvämnning 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. Därifrån transporteras vattnet 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.

### **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

Planen möjliggör uppförandet av en nätstation som säkerställer behovet av elförsörjning till en framtida stadsutveckling söder om Skärholmsvägen, i enlighet med översiktsplanen. Nätstationen förser även Trafikverkets anläggningar med el. Planen möjliggör även uppförandet av anläggningar som säkerställer behovet av drift och underhåll för trafikledstunneln Förbifart Stockholm. Teknikanläggningarna, E, utgörs av en station för vatten och avlopp som ska omhänderta tunnel-, spol- och släckvatten från förbifartens tunnlar, en mottagningsstation för distribution av el, tele och kommunikation samt en nätstation. Nätstationen säkerställer behovet av elförsörjning för framtida stadsutvecklingsområden söder om Skärholmsvägen samt förser Trafikverkets anläggningar med el.

## Ny bebyggelse

### Nätstation

Nätstationen placeras i ett strategiskt läge väster om VA-stationen så att konflikter med ledningar från VA-stationen undviks. Byggrätten är generös för att kapaciteten kan utökas när stadsutvecklingen i närområdet kommit längre.

### 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.



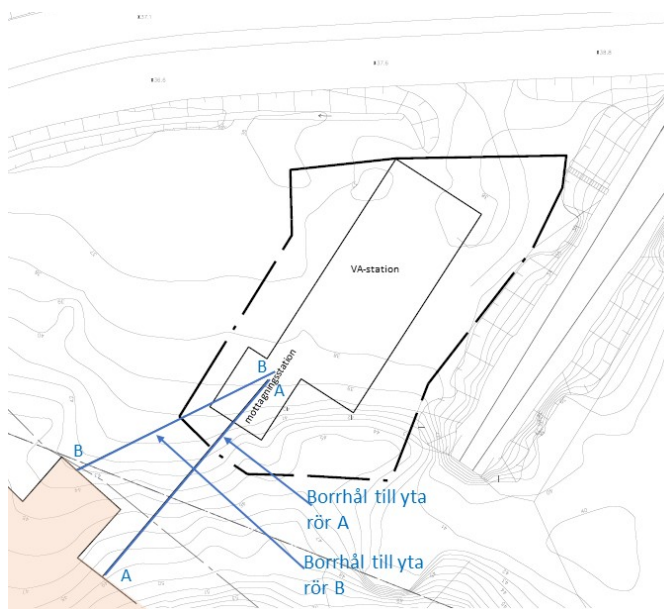
*Illustration som visar exempel på hur VA-stationen och mottagarstationen kan gestaltas. (ON Arkitekter)*

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 tunnlarna och stationen, där alla ledningar förläggs.

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 söder om Skärholmsvägen eller utbyggnad av Spårväg syd, därav avståndet mellan planområdet och Skärholmsvägen.



*Illustration som visar Förbifart Stockholms tunnlar i transparent beige färg samt de teknikanläggningar som säkerställer drift och underhåll av Förbifarten. Mottagningsstationen förbinds via två borrhål till tunnlarna. Tunnel-, spol- och släckvatten från Förbifartens tunnlar leds till VA-anläggningen via ledningar under Skärholmsvägen.*

### Omgivande kvartersmark

De hårdgjorda ytorna anläggs på den östra sidan av teknikanläggningen, mot spårområdet. Det bidrar till att det västra området kan anpassas till naturmarken och hållas fri från transporter. 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 utförs bergskärning 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, på kvartersmarken närmast bergskärningarna, ska stängsel finnas som hindrar allmänheten från fallolyckor. Övrig omgivande kvartersmark ska bevaras i möjligaste mån som naturmark. Marken regleras med prickad mark samt med bestämmelsen **n4** som innebär att marken inte får hårdgöras.

## 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

### Energi/Tele

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

### 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 försämrats föreslås sedumtak för VA-stationen, permeabel beläggning och makadamfyllt underjordiskt magasin.

Den erforderliga magasinvolymen har beräknats till cirka 44 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup>. 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 m<sup>2</sup> 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.

#### 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.

Förbifartens byggnader utförs med platta tak och byggnadshöjden regleras till + 44,5 meter ovan nollplanet, vilket motsvarar cirka 7 meter räknat från den hårdgjorda ytan mot spårområdet. På VA-stationen föreslås sedumtak för att bidra till dagvattenhanteringen och för att anpassa till naturmarken runt om. Även färgsättningen för byggnaderna kommer anpassas för att anknyta till naturen. Bestämmelsen fl reglerar att takytan ska vara växtbeklädd.



*Illustration på VA-stationens sedd från Skärholmsvägen (ON Arkitektur)*

## **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 skyddstatus. 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 utgår från och förhåller sig till de framtagna stadsbyggnadsstrategierna för social hållbarhet inom Fokus Skärholmen.

#### **Allsidiga boendemiljöer**

Förslaget anpassas för en framtida stadsutveckling på södra sidan om Skärholmsvägen. Nätstationen tillgodoser behovet av el för nämnda stadsutveckling. Teknikanläggningarna i sig förorsakar inga restriktioner i form buller, lukt eller risk. Placeringen, mot spårområdet, innebär samtidigt att buller från tunnelbanan reduceras västerut. Transporter sker mellan teknikanläggningar och spårområdet.

#### **Ta tillvara stadsdelens och landskapets karaktär**

Teknikbyggnaderna kan medföra en negativ konsekvens för det framtida stadsrummet. Genom anläggningarnas 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 teknikanläggningarna mot bergknallen i södra delen av planområdet. Marken väster om anläggningarna föreslås anpassas i nivå till befintlig terräng och får inte hårdgöras.

#### **Ett promenadvänligt gång- och gatunät**

Förslagets placering har anpassats för en framtida omvandling av Skärholmsvägen till stadsgata 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**

För att inte riskera för höga magnetfält ska ett avstånd från nätstation till stadigvarande vistelseplats på minst 8 meter hållas. Om det blir aktuellt med bebyggelse närmare än 8 meter från nätstationen så kan åtgärder vidtas som reducerar avståndet. 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.

**Olycksrisk**

Vid olycka i tunneln kan farliga ämnen, exempelvis brandfarliga vätskor, läcka ner i tunnelvattnet. Vid pumpstationerna i tunneln



installeras därför så kallade HC-givare som känner av vilka ämnen som finns i vattnet. Innehåller vattnet farliga ämnen stängs pumpningen av mot VA-stationen och de farliga ämnena samlas kvar i pumpstationen i tunneln. När olyckan är hanterad suger man upp det som lagrats i pumpstationerna och transporteras sedan bort till deponi.

#### Översvämningsrisker

Med de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen säkerställs att närliggande spårområde och kringliggande områden inte riskerar att översvämmas. För att undvika översvämnings 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.

#### Tidplan

Samråd	oktober 2017
Granskning 1	4:e kvartalet 2019
Granskning 2	2:a kvartalet 2020
Antagande	april 2021

## 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

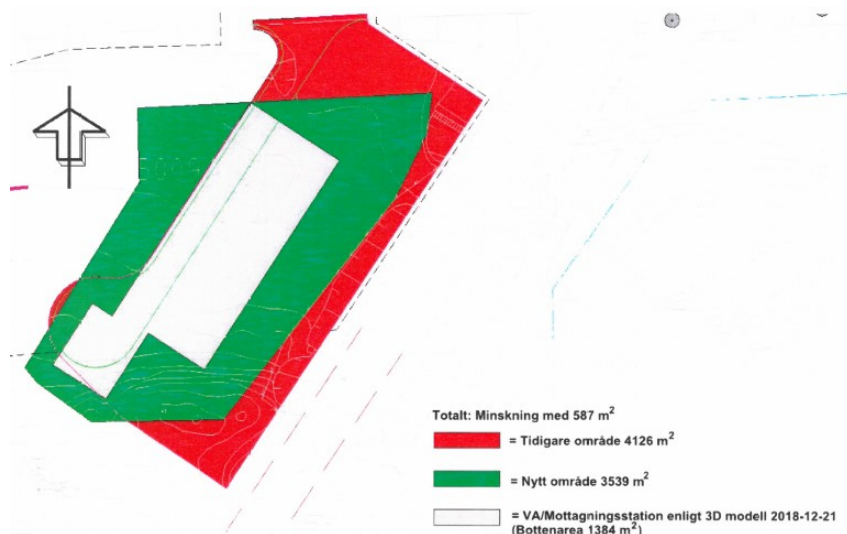
En överenskommelse om exploatering ska i möjligaste mån tecknas mellan staden och berörda byggaktörer innan detaljplanen antas.

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 teknikanläggningar.

#### Fastighetsbildning

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

Lämplighet avseende fastigheters utformning mm prövas 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 bygglov beviljat. Del av Sättra 2:1, utlagd som kvartersmark för teknikanläggningar avses upplåtas med nyttjanderätt.

#### Rättigheter

Inom planområdet finns inga inskrivna rättigheter.

Markreservat 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 byggaktörens initiativ och bekostnad.

**Tekniska frågor****Vatten och avlopp**

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