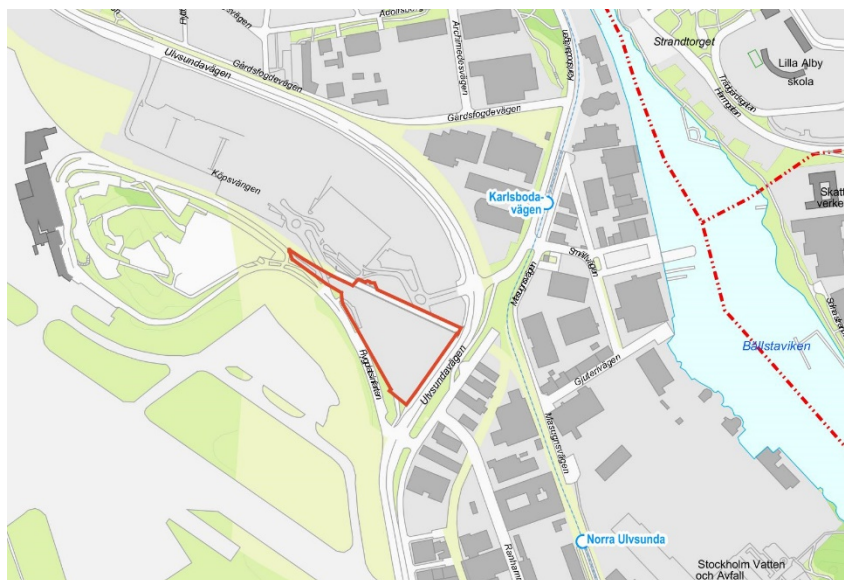


Planbeskrivning Detaljplan för Trafikflyget 8 i stadsdelen Riksby, S-Dp 2019-04072



Orienteringskarta. Planområdets placering markerat i rött.

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att anpassa planens användning och byggrätt till ett förändrat behov av verksamheter på platsen och möjliggöra en effektiv kontors- och hotellfastighet med livsmedelsbutik i bottenvåningen. Detaljplanen ska också medge den planerade tvärbanan genom området.

Detaljplanen föreslås ge en ökad byggrätt för kontor, centrum och hotell främst genom ökade höjder, samt en minskad byggrätt för parkeringshus. Byggrätten för tvärbanan kommer inte påverkas. För att bryta ner skalan på byggnaden, är det viktigt att byggnaden delas upp i flera huskroppar och att släpp och passager tillskapas.

Bygglov har givits för de lägre våningarna enligt gällande detaljplan. Byggaktören NCC Property Development AB, som äger fastigheten har påbörjat byggnation av det projektet.

Förslaget stämmer överens med Stockholms översiktsplan.

Tillkommande bebyggelse och infrastruktur kommer att bidra till att området går från att vara ett industri- och externhandelsområde, med storskaliga trafikrum och stora parkeringsytor, till att bli ett mer urbant, tätt och funktionsblandat område. Bebyggelsen kommer på så sätt skapa en ny årsring i området och tillföra fler funktioner som gör att det blir levande en större del av dygnets timmar.

Miljöbedömning

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

Tidplan

Start-PM	September 2019
Samråd	November-december 2019
Granskning	Mars 2020
Antagande	Juni 2020

Innehåll

Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Tidplan	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	8
Natur	8
Geotekniska förhållanden.....	8
Hydrologiska förhållanden.....	9
Dagvatten	10
Befintlig bebyggelse	10
Stadsbild	11
Kulturhistoriskt värdefull miljö.....	11
Offentlig service.....	12
Kommersiell service	12
Gator och trafik.....	12
Störningar och risker	15
Planförslag	17
Ny bebyggelse.....	17
Gestaltungsprinciper.....	22
Gator och trafik.....	24
Teknisk försörjning	26
Konsekvenser	27
Undersökning om betydande miljöpåverkan	27
Riksintressen	28
Naturmiljö	28
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	28
Landskapsbild/ stadsbild	30
Kulturhistoriskt värdefull miljö.....	31
Störningar och risker	31
Barnkonsekvenser.....	33
Tidplan	33
Genomförande	33
Organisatoriska frågor.....	33
Verkan på befintliga detaljplaner	34
Fastighetsrättsliga frågor.....	34
Ekonomiska frågor.....	35
Tekniska frågor.....	36
Genomförandetid.....	36

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH 2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Dagvattenutredning Hangar 5, WSP 2018-06-15 rev. 2019-10-07*
- *PM Avfallshantering, NCC, 2018-08-16*
- *Riskbedömning, Brandkonsulten AB, 2019-10-04*
- *Trafikpromemoria, WSP, 2019-10-03*
- *Rapport Efterbehandling av förorenad mark Trafikflyget 8, Orbicon, 2019-06-25*

Övrigt underlag

- *Illustrationsmaterial, BAU arkitekter 2019-10-23*

Medverkande

Planen är framtagen av Tony Andersson på stadsbyggnadskontoret tillsammans med plankonsulter Lovisa Kihlberg och Emelie Resvik på White arkitekter.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att anpassa planens användning och byggrätt till ett förändrat behov av verksamheter på platsen och möjliggöra en effektiv kontors- och hotellfastighet med livsmedelsbutik i bottenvåningen. Detaljplanen ska också medge den planerade tvärbanan genom området.

Detaljplanen föreslås ge en ökad byggrätt för kontor, centrum och hotell främst genom ökade höjder, samt en minskad byggrätt för parkeringshus. Byggrätten för tvärbanan kommer inte påverkas. För att bryta ner skalan på byggnaden, är det viktigt att byggnaden delas upp i flera huskroppar och att släpp och passager tillskapas.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Detaljplanen omfattar hela fastigheten Trafikflyget 8 som är cirka 2,4 hektar stor. Fastigheten ligger i stadsdelen Riksby, mellan Ulvsunda industriområde, Mariehäll och Bromma flygplats. Den

avgränsas av flygplatsinfarten, Ulvsundavägen och fastigheten Trafikflyget 9.

Fastigheten Trafikflyget 8 ägs och utvecklas av NCC Property Development AB (NCC PD).

Planområdet består idag av en byggarbetsplats, då NCC PD har fått bygglov enligt gällande detaljplan. Grundläggning är klar och stomresning påbörjad för kontors- handels- och hotellbyggnad. Inom planområdet finns även en bro för tvärbanans Kista-gren.



Flygbild med planområdet markerat med röd linje.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planområdet är utpekade som ett stadsutvecklingsområde – omvandling i Översiktsplanen från 2018. Det betyder ett område som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Vidare anger översiktsplanen att Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038, och att kommande behov av kopplingar och infrastruktur till stadsutvecklingsområdet behöver tas med vid planeringen av intilliggande områden. Ulvsundavägen anges som urbant stråk, dvs. en överbred gata i lokala vägnätet eller motortrafikleder med sidområden som på sikt skulle kunna omvandlas till en levande stadsmiljö.

Projektet är i enlighet med översiktsplanens fyra stadsbyggnads-mål genom att det tillskapar nya kontorsarbetsplatser, hotell och dagligvaruhandel med mycket god tillgänglighet med kollektiv-

trafik och där människor från olika delar av staden kan mötas. Planen ger också bättre förutsättningar för hållbara transporter.

Detaljplan

För planområdet gäller detaljplan för Etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Dp 2004-14499-54. Detaljplanen vann laga kraft 2009 och genomförandetiden har gått ut. Detaljplanen syftade till att möjliggöra en stor utökning av handelsområdet med cirka 70 000 m² BTA handel och ca 11 000 m² BTA för andra verksamheter, samt tvärbanans Kistagren.

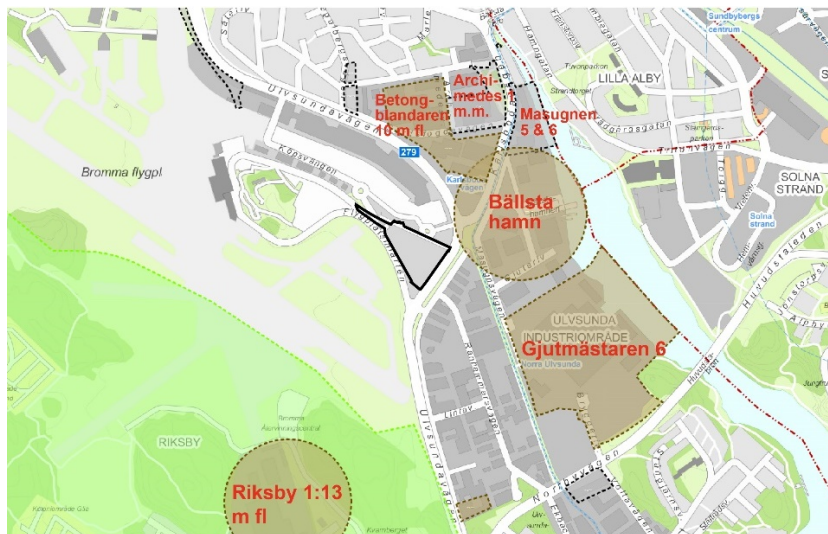
Den gällande detaljplanen föregicks av ett programarbete (2000) för upprustning och förnyelse av handelsområdet vid Bromma flygplats. Programmet avsåg en permanentning av handelsanvändning, upprustning av de kulturhistoriskt värdefulla hangarerna samt nya länkbyggnader mellan hangarerna. Programmet delades upp i tre etapper/detaljplaner, varpå aktuellt planområde ingick i etapp 3.

Kommunala beslut i övrigt

Bygglov för bebyggelse på fastigheten enligt gällande detaljplan beviljades av SBN 2018-10-11, med ändringar 2019-03-28 och 2019-05-28.

Pågående detaljplanearbete i området

Söder om flygfältet pågår planläggning av Riksby 1:13 m fl som omfattar cirka 900 bostäder, verksamheter, grundskola, förskolor, idrott m.m. På andra sidan Ulvsundavägen pågår planläggning av cirka 700 bostäder och ny grundskola i Betongblandaren 10 m fl; 770 bostäder i Archimedes 1 m m; 400 bostäder i Masugnen 5 & 6; 900-1200 bostäder och grundskola i projektet Bällsta hamn samt kontor, kultur, idrott och ett mindre antal bostäder i Gjutmästaren 6.



Karta som visar pågående planarbete i området

Riksintressen

Planområdet gränsar till riksintressena för kommunikationer Bromma flygplats och Väg 279 – Ulvsundavägen enligt 3 kap. 8§, andra stycket miljöbalken (1998:808).

Miljöbalkens bestämmelser innebär att ett område som är av riksintresse för kommunikationsanläggning ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Väg 279 har en särskild betydelse för regional och interregional trafik. Den har en särskild betydelse då den utgör en anslutning till Bromma flygplats.

Bromma flygplats är av riksintresse som en av tio flygplatser i landet i det nationella basutbudet av flygplatser. Staden har i avtal upplåtit flygplatsområdet för flyg till och med 2038. Efter att avtalstiden löpt ut avser staden att omvandla området till en stadsdel med blandad stadsbebyggelse. Trafikverket tog i maj 2015 fram en precisering av riksintresset för Bromma flygplats.

Flygplatsens verksamhet ger restriktioner främst avseende höjder på ny bebyggelse, men hänsyn måste också tas till buller och riskfrågor.

Vid planläggning av byggnadsverk med en höjd om 20 meter eller högre ska samråd ske med berörda flygplatser, Luftfartsverket, Trafikverket och Försvarmakten.

Förutsättningar

Natur

Mark, vegetation och naturvärden

Större delen av planområdet är i dagsläget en instängslad byggarbetsplats. Nordvästra delen av planområdet omfattar körytor med gräs- och buskbevuxna slänter emellan. Planområdet rymmer ingen värdefull natur eller skyddsvärda arter.

Rekreation och friluftsliv

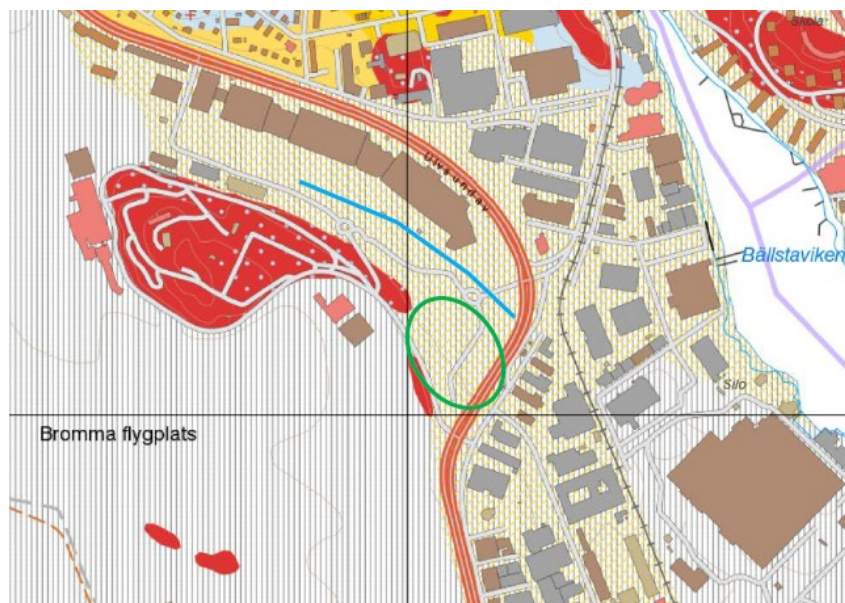
Planområdet omfattar inte någon allmän platsmark. Planområdet har inget rekreativt värde.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Planområdet utgörs nästan helt av fyllnadsmassor med underliggande lager av postglacial lera med undantag för den nordvästra delen som består av urberg med ett tunt lager av morän. Grundvattennivån inom planområdet är relativt hög. Möjligheten för vatten att infiltrera inom planområdet är begränsad.

Norr om planområdet ligger en naturlig dalgång för allt flöde från Bromma flygfält.



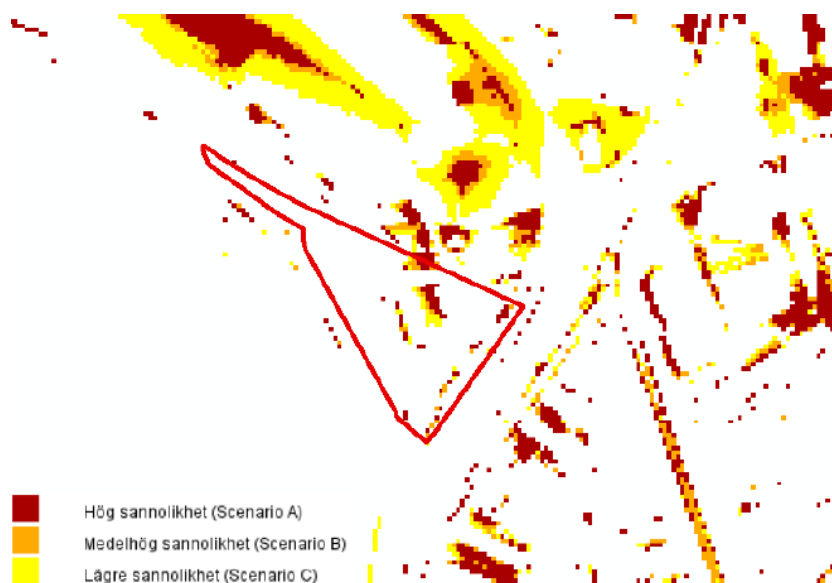
Jordartskarta, planområdet inringat i grönt. Dalgången visas i blått (Dagvattenutredning, WSP)

I samband med markarbeten har en mängd föroreningar upptäckts i mark och grundvatten. Marken är sanerad till mindre känslig markanvändning och slutrapport är inlämnad.

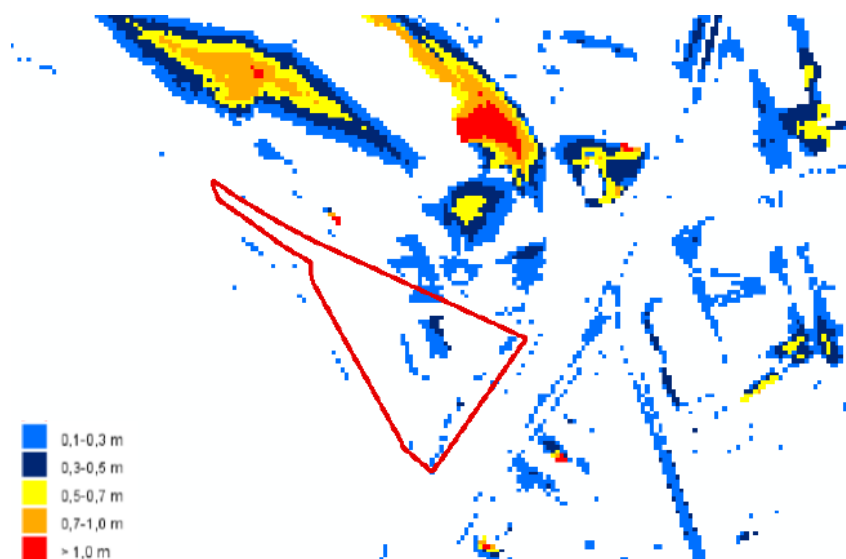
Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Skyfallsmodellering för Stockholms stad visar att det idag finns flera platser inom planområdet där det riskerar att samlas vatten vid ett kraftigt skyfall. Vid modelleringen användes ett 100 års-regn med klimatfaktor.



Sannolikhet för marköversvämning vid 100-årsregn. Planområdet markerat i rött (Dagvattenutredning, WSP)



Maximalt vattendjup för marköversvämning vid 100-årsregn (Dagvattenutredning, WSP)

En lokal lågpunkt finns nordöst om planområdet, på marken där bebyggelse av fastigheten Trafikflyget 9 är planerad.

Vid höjdsättning av bebyggelse inom planområdet bör hänsyn tas till vattennivåerna som kan komma att uppstå vid ett 100-årsregn. För att inte öka risken för att stora volymer vatten blir stående är det viktigt att ett utrymme hålls öppet under tvärbanans bro där vattnet kan ta en naturlig väg ut.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren-Ulvsundasjön. Ulvsundasjön är en del av Mälaren, och är den recipient vars miljökvalitetsnorm blir styrande för bebyggelsens föroreningsbelastning. Enligt VISS september 2019 har Mälaren-Ulvsundasjön klassats med en måttlig ekologisk status. Den kemiska ytvattenstatusen uppnår ej god status, detsamma gäller för kemisk status utan överallt överskridande ämnen. De ämnen som inte uppnår god kemisk status är förutom kvicksilver och polybromerade difenyletrar även PFOS, bly och blyföreningar, antracen och tributyltenn. Förutom en hög belastning av dessa miljögifter är recipienten även utsatt för övergödning.

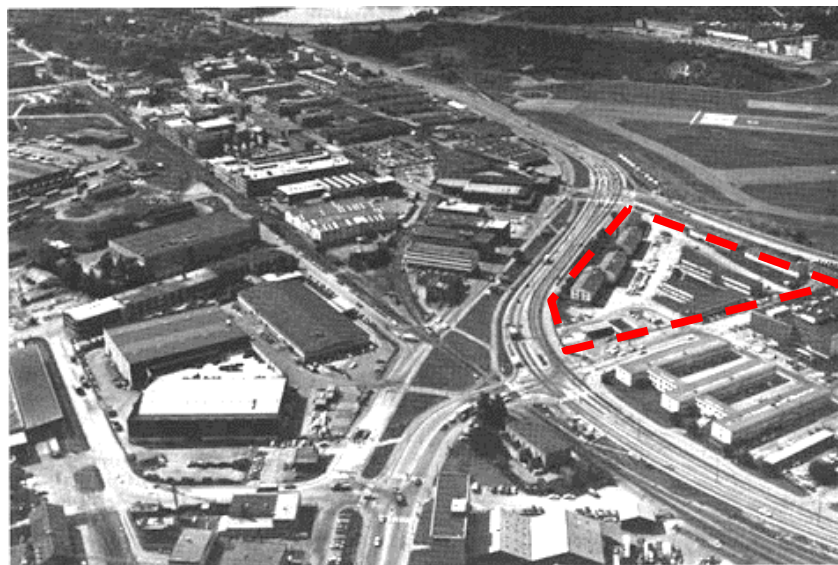
Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status 2021 och god kemisk ytvattenstatus 2021 med undantag för bromerad difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Dagvatten

Det har funnits dagvattenledningar inom och norr om planområdet. Detta system ledde allt vatten till en stor huvudledning norr om området och sedan ut i recipienten. Detta system har dock utgått i samband med den påbörjade exploateringen i området. Exploateringen planeras anslutas efter fördröjning och rening till befintlig D600, dagvattenledning i Ulvsundavägen.

Befintlig bebyggelse

Planområdet innehåller i dagsläget inga byggnader. Tidigare fanns det låga träbaracker från 40-talet inom planområdet. Dessa baracker hade inget större kulturhistoriskt värde. Se bild på barackerna i fotot taget på 80-talet.



Flygfoto från boken Industrimiljöer i Stockholm (1980). Ungefärlig gräns för planområde markerat med röd streckad linje.

Stadsbild

Området är idag del av ett storskaligt stads- och landskapsrum som domineras av flygfältet, de gamla flyghangarerna som byggts om för handel, de stora parkeringsytorna som hör till handelsområdet, flygplatsen samt av trafikleden Ulvsundavägen.

Inom planområdet har NCC avslutat markarbeten och påbörjat byggnation av kvarteret enligt bygglov som givits enligt gällande detaljplan. Bygget av tvärbanan genom planområdet har påbörjats i form av en bro som leder vidare över Ulvsundavägen.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Fastigheten Trafikflyget 8 hörde ursprungligen till Bromma flygplatsområde. Inom fastigheten finns det ingen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Däremot finns det hangarer i närheten av fastigheten som successivt, sedan 60-talet, rustats upp och omvandlats till att inrymma stormarknader. Några av hangarerna är ritade av Paul Hedqvist (30-40-talet) i en funktionalistisk stil. Hangarerna har ett högt kulturhistoriskt värde där två har klassificerats som blått och en som grönt enligt Stockholms stadsmuseum, vilket innebär att dessa är särskilt kulturhistoriskt värdefulla.



Hangar utmed Ulvsundavägen. Bild från Stockholms stadsmuseum, foto tagen av Josefine Bolander.

Offentlig service

Skola och förskola

Två grundskolor är under planläggning på andra sidan Ulvsundavägen inom projekten Bällsta hamn och Betongblandaren 10 m fl.

Kommersiell service

Planområdet angränsar till Bromma blocks, där det finns handel både i form av dagligvaruhandel, sällanköpshandel och galleria med mindre butiker och restauranger.

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet ligger i direkt anslutning till länsväg 279 – Ulvsundavägen, som är en statlig väg samt farligt godsled. Vägen har en hastighetsbegränsning på 70 km/h och har två körfält i vardera riktningen med svängkörfält i korsningarna samt gång- och cykelbana på båda sidor om vägen. Vägen har framkomlighetsproblem under rusningstimmarna, vilket i viss mån påverkar området tillgänglighet med bil. I Översiktsplanen anges Ulvsundavägen som urbant stråk, dvs. en överbred gata i lokala vägnätet eller motortrafikleder med sidoområden som på sikt skulle kunna omvandlas till en stadsgata.

Planområdet angränsar även till Flygplatsinfarten som är en gata som leder till Bromma flygplats. Flygplatsinfarten planeras att byggas om och kompletteras med en planskild rampbro för trafik-

strömmen söderifrån, vilket ger korsningen högre kapacitet. Byggstart planeras ske hösten 2020 och stå färdigt hösten 2022. Köpsvängen som utgör kopplingen mellan Flygplatsinfarten och den stora markparkeringen vid Bromma blocks och aktuellt planområde, kommer att byggas om i ett nytt läge. Köpsvängen ska anslutas till Flygplatsinfarten i form av en planerad cirkulationsplats.

Planområdet försörjs idag via tre korsningar till Ulvsundavägen: norra infarten, Karlsbodakorsningen samt Flygplatsinfarten.

Karlsbodakorsningen som idag utgör en anslutningsväg till den stora markparkeringen, kommer i samband med genomförandet av Hangar 4/Trafikflyget 9 på andra sidan tvärbanan, att bli en anslutningspunkt för Trafikflyget 9 och Trafikflyget 8 och inte längre en anslutningsväg till markparkeringen vid Bromma blocks.

Gång- och cykeltrafik

På båda sidor utmed Ulvsundavägen finns det gång- och cykelväg. Cykelvägen är ett utpekat cykelpendlingsstråk med över 1100 cyklister/dygn.

Det planeras för en gång- och cykelbro över Ulvsundavägen parallellt med tvärbanebron, som ska koppla samman Bromma blocks med det nya stadsutvecklingsområdet i norra delen av Ulvsunda vid Bällstaviken. I och med den kommer framkomligheten för gående och cyklister i området förbättras. Byggstart planeras till 2021 med färdigställande 2023.

Utbyggnader av gång- och cykelväg längs Flygplatsinfarten samt Köpsvängen kommer att ske i samband med ombyggnaden av dessa.

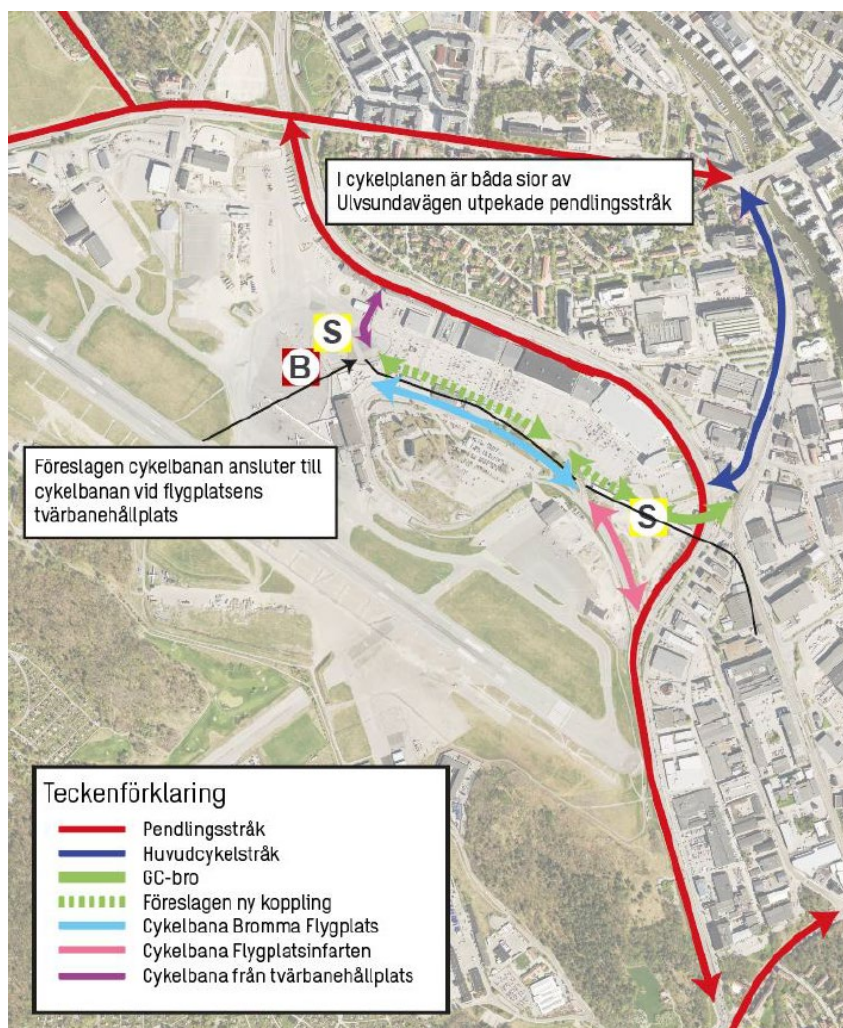


Bild från Swecos utredning av gång- och cykelbro, Sweco 2018-09-13

Kollektivtrafik

Inom planområdet planeras det för en hållplats på tvärbans Kistagren som ska gå från Norra Ulvsunda, via Bromma flygplats, Kista och vidare till Helenelund. Tvärbanan byggs ut i etapper och en spårvägsbro har redan byggts ut inom planområdet och över Ulvsundavägen. Trafikstart på sträckan Norra Ulvsunda till Bromma flygplats planeras till år 2021. Tvärbanan är planlagd inom gällande plan. Denna detaljplan ska möjliggöra för samma ändamål inom samma område.

Ett flertal busshållplatser är lokaliserade på omkringliggande gator. Dessa trafikeras av flera busslinjer som bland annat leder till Brommaplan, Sundbybergs centrum, Solna centrum, Akalla och Alvik.

Tillgänglighet

Området är idag en byggarbetsplats och inte tillgängligt för gående eller cyklister. Utanför aktuellt planområde sluttar

Flygplatsinfarten cirka 3 meter ner mot Ulvsundavägen. Den planerade byggnationen kommer att göra området mer tillgängligt i jämförelse med idag.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Stockholms stads riktvärde för elektromagnetiska fält på årsmedelvärde är 0,4 mikroTesla (μT) för byggnader där människor uppehåller sig stadigvarande. Riktvärdet grundar sig på rekommendationer från Socialstyrelsen för att begränsa en ökad risk för leukemi. Detta värde är vägledande vid bedömning av erforderligt avstånd mellan byggnader och elanläggningar, däribland spårvägar.

Kistagrenen drivs med 750 V likström som inte ger upphov till växlande magnetfält. Nivån på de växlande elektromagnetiska fälten kommer därför att vara långt under riktvärdet 0,4 μT .

Förorenad mark

I samband med markarbeten har en mängd föroreningar upptäckts i mark och grundvatten. Marken är nu sanerad till mindre känslig markanvändning och slutrapport är inlämnad (Se rapport Orbicon 2019-06-25).

Luft

Miljökvalitetsnormer för luft ska följas vid planläggning. Sedan gällande detaljplan togs fram har halterna sjunkit i området. Halten PM10 är 25-30 ug/m^3 (dygnsvärde) närmast Ulvsundavägen och kan jämföras med miljökvalitetsnormen 50 ug/m^3 . Halten kvävedioxid är 36-48 ug/m^3 (dygnsvärde) närmast Ulvsundavägen och kan jämföras med miljökvalitetsnormen 60 ug/m^3 . Halterna är därmed lägre i området än miljökvalitetsnormerna. Med tanke på de låga halterna av luftföroreningar har ytterligare utredning inte bedömts nödvändig att ta fram. Miljöförvaltningen instämmer i denna bedömning.

Buller, vibrationer

Planområdet berörs av flygbuller samt trafikbuller. Det planeras inte för några bostäder inom planområdet, utan enbart för kontor, handel, hotell, parkering och tvärbana/trafikområde. Det saknas riktvärden för ljudnivåer utomhus för kontor, handel och hotell. En bedömning har därför gjorts att en bullerutredning inte behöver tas fram som underlag till detaljplanen. I bygglovsskedet och projekteringskedet bör däremot hänsyn tas till Arbetsmiljöverkets rekommendationer för ljudnivå inomhus.

Konstruktionerna mellan tvärbana och huskonstruktioner är helt frikopplade och därmed kan inga vibrationer gå mellan dessa.

Farligt gods

Brandkonsulten AB har tagit fram en utredning som utgör underlag till detaljplanen. Utredningen behandlar olycksrisker som kan leda till negativa effekter på människors liv.

Detaljplaneområdet förknippas med tre olika riskkällor i form av Ulvsundavägen, Stockholm Bromma Airport och tvärbanans framtida Kista-gren.

Ulvsundavägen utgör en primär transportled för farligt gods där alla farligt godskategorier tillåts och således kan komma att trafikera väg-avsnittet i framtiden. Det förutsätts mot denna bakgrund att det på Ulvsundavägen transporteras och kommer att transporteras ämnen av alla de nio farligt godsklasserna i varierande omfattning.

Flygtrafik innebär viss risk för allmänheten, i synnerhet i närområdet till plats för start och landning. Med stöd av Trafikverkets egna kvantifieringar och värderingar av risknivåerna bedöms risknivån i området vara acceptabel utan införande av riskreducerande åtgärder.

Tvärbanan exponerar allmänheten för förhöjda risker avseende urspårning, i detta fall på bro, och fullt utvecklad brand i vagn. Risken för urspårning bedöms i och med införandet av urspårningsskydd vara erforderligt hanterad. Samordning och samråd med avseende på risker föreslås ske med SL, i synnerhet eftersom underliggande bebyggelse utgör risk för påverkan på tvärbanans trafikering.

Planförslag

Ny bebyggelse



Situationsplan som visar föreslagen bebyggelse, illustration från BAU arkitekter.

Övergripande

På aktuell fastighet planeras det för en handels-, kontors- och hotellbyggnad med en total BTA på cirka 90 000 m². Byggnaden är tänkt att delas upp i enskilda huskroppar med olika höjd (3-8 våningar). Byggnaden har en högre huskropp mot Bromma blocks och flygplatsen och en lägre huskropp mot Ulvsundavägen. Mellan huskropparna skapas passager och innegårdar där de flesta entréer till kontor och hotell är belägna. Mot tvärbanans och perrongens nivå (ca +12,5 meter över nollplan) ska byggnadens huvudentréer för kontor, hotell samt entré till livsmedelsbutik finnas. Livsmedelsbutiken föreslås ha sin huvudentré från handelstorget, mellan Trafikflyget 8 och 9. Inom den huskropp som vänder sig mot tvärbanan ska våningsplanet som är i höjd med tvärbanan inhysa lokaler för handel.

I byggnadens mittendel föreslås hotellverksamhet. Hotellverksamheten vänder sig mot ljusgården och passagen genom byggnaden. I byggnadens ytterkanter föreslås till största del kontorsytor.

Största delen av parkeringen är placerad i en garagevåning, som nås från Karlsbodakorsningen (korsningen Karlsbodavägen och Ulvsundavägen) samt via Bromma blocks interna parkeringsgata. Ett öppet parkeringsdäck samt angöring för gods föreslås i byggnadens lägre huskropp mot Ulvsundavägen. In- och utfart till godsmottagningen sker vid Flygplatsinfarten, medan infart till parkeringsdäcket sker genom nedgrävt garage. Utfart från parkeringsdäck sker mot Flygplatsinfarten.



Bild visar föreslagen byggnad i sin omgivning. Röd streckad linje är ungefärlig gräns för planområdet. Illustration från BAU arkitekter.

Den största förändringen i denna plan jämfört med gällande plan, är en ökad byggrätt med 1-3 våningar och en förändrad användning från övervägande handelsyta till övervägande kontor och hotell med livsmedelsbutik i bottenvåningen. Förändringen innebär även att parkeringsytorna i huskroppen närmast Ulvsundavägen minskas genom att byggrätten blir lägre och att tvärbanan inte kan byggas över. Byggnaden som nu uppförs enligt bygglov som givits, är dimensionerad med effekten av en påbyggnad på 1-3 våningar. Både grundläggning och vertikala bärverk med pelare och väggar är dimensionerade för den påbyggnad som detta planförslag medger.

Nedan beskrivs bebyggelsen som denna detaljplan möjliggör för, uppdelat efter användning.

Huskropp 1

Närmast Ulvsundavägen föreslås en lägre huskropp. Inom denna huskropp är det tänkt att placera funktioner såsom inlastning, parkering, logistik och förråd. Hotell (stadigvarande vistelse) är ur ett riskperspektiv ej lämpligt att bedriva i denna del mot Ulvsunda-



vägen. För att möjliggöra för detta, medger plankartan C1 - centrum, ej hotell samt P - parkering. Byggnaden är i cirka två våningar och regleras med en nockhöjd på 13,0 meter över nollplan. Utöver nockhöjden får väderskydd för t.ex. kundvagnar eller cyklar samt skyltar och räcken uppföras. En remsa på cirka 5 meter mot Ulvsundavägen regleras som prickmark samt korsmark. Prickmarken möjliggör cykelparkering för verksamheten. Inom korsmarken tillåts en trappa uppföras som gör det möjligt för gående att nå kontoren och parkeringen från Ulvsundavägen. Trappan ska ha en lätt konstruktion och vara demonterbar, så att åtkomst till ledningar (u-område) under mark möjliggörs.



Bild visar byggnaden från Ulvsundavägen. Ulvsundavägen samt parkeringsgaraget syns i förgrunden och kontoren i bakgrunden. Till vänster i bild skymtar den planerade fly-over bron längs med Flygplatsinfarten. Illustration BAU arkitekter.

Huskropp 2

Mot Ulvsundavägen föreslås två högre huskroppar med till största del kontor som funktion. Plankartan medger kontor, centrum och hotell (KCO) med en totalhöjd på +39,0 och +31,5 meter över nollplan (ca 7-8 våningar) och parkering (P1) upp till +5,0 meter över nollplan samt i en mindre del



parkering (P2) upp till + 12.0 meter över nollplan. Parkering är reglerat i förhållande till marknivåer och höjd på tvärbanan, så att parkering inte ska finnas i samma nivå som tvärbanan eller i bottenplan mot gata.

Huskropp 3

Mot nordväst, flygplatsområdet och Bromma blocks handelsområde föreslås några huskroppar i varierade höjder. Inom denna del föreslås till största del kontor, men även hotell i mittendelen mot innergården/passagen samt handel i nivå med tvärbanan och i markplan (livsmedels-



butik). Planbestämmelserna KCO – kontor, centrum och hotell upp till nivån +31,5 och +42,0 meter över nollplan samt parkering (P1) under nivå +5,0 meter över nollplan, möjliggör för detta. Mot torget och Trafikflyget 9 skjuter byggnaden fram i markplan upp till tvärbanan. I denna del planeras livsmedelsbutikens entré och här medger plankartan CP1 – centrum med parkering under nivå +5 meter över nollplan med en nockhöjd på +12,5 meter över nollplan.



Bild visar torget och entrén till livsmedelsbutik. Illustration BAU arkitekter.

Delar av Köpsvängen ligger inom planen. Denna föreslås planläggas med användningen CP1 – centrum samt parkering under nivå +5,0 meter över nollplan. Detaljplanen möjliggör även att gemensamhetsanläggning skapas för denna.

Tvärbanan

Inom Trafikflyget 8 ligger tvärbanans Kista-gren med hållplats. Bron som tvärbanan ska gå på är redan utbyggd. Tvärbanan bekräftas i denna detaljplan genom planbestämmelsen T1 – trafik. Under bron/tvärbanan (under nivå +9,0 meter) planeras det för handel/livsmedelsbutik, teknikutrymmen, parkering och en ramp ner till parkeringsgaraget. Planbestämmelsen C2 – centrum under nivå +9,0 samt P1 – parkering under nivå +5,0, möjliggör för detta. För att tvärbanan/perrongen ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik, föreslås ytan intill tvärbanan/perrongen (cirka +12 meter över nollplan) samt passager över tvärbanans spår att planläggas med x1.



Utanför livsmedelsbutikens huvudentré (utanför fastigheten Trafikflyget 8 och planområdet) planeras det för ett handelstorg gemensamt för Trafikflyget 8 och Trafikflyget 9.



Bild visar byggnaden från tvärbanan. Illustration BAU arkitekter.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Byggnaden kommer att ha en högre höjd och större fotavtryck än omgivande bebyggelse. För att bryta ner skalan på byggnaden, är det viktigt att byggnaden delas upp i flera huskroppar och att släpp och passager tillskapas.

Plankartan reglerar genom bestämmelse fl att byggnaden mot Flygplatsinfarten och tvärbanans perrong ska delas upp vertikalt i minst två tydligt avläsbara huskroppar ner till mark/perrong, med ett minsta avstånd av 5 meter emellan. En genomsiktig konstruktion, såsom vindskydd eller upphöjd förindelsegång, får uppföras mellan huskropparna, men ska vara indragen minst 2 meter från kvarterets ytterfasader. Syftet med planbestämmelsen är att visuellt bryta upp byggnaden i flera huskroppar och att skapa en mänsklig skala mot Flygplatsinfarten och tvärbanan, där många människor kommer att vistas. Planbestämmelsen reglerar även att det ska finnas en passage mellan Flygplatsinfarten och tvärbanans perrong. Passagen ska vara minst 5 meter bred och ha en minsta fri höjd om 5 meter. Om området sydväst om planområdet i framtiden utvecklas och byggs ut är denna passage särskilt viktig för gående som vill nå tvärbanehallplatsen.

Passager och gårdsmiljöer mellan huskropparna ska gestaltas och utformas på ett sätt som gör att de upplevs allmänt tillgängliga, eftersom dessa platser utgör entré för publika verksamheter och arbetsplatser, och som entré till kollektivtrafik. Se situationsplan på sid 17.

Planbestämmelse f2 reglerar på motsvarande sätt att den indragna fasaden mot Ulvsundavägen, ska delas upp vertikalt i två tydligt avläsbara huskroppar med minst 5 meter brett indrag ner till parkeringsytan. Indraget ska vara minst 5 meter från fasaden.



Bild visar passager och indrag genom byggnaden som regleras genom planbestämmelser f1 och f2. Illustration BAU arkitekter.

För att aktivera viktiga målpunkter har plankartan en planbestämmelse om att entréer ska finnas till verksamheter och publika lokaler i bottenvåning mot handelstorget samt våningsplanet i nivå med tvärbanans perrong. Fasaderna ska i dessa lägen ha robusta kvalitativa material med en hög detaljeringsgrad som klarar slitage. Med robusta kvalitativa material menas material som åldras vackert över tid och tål det slitage som ett stort flöde av människor kan medföra på dessa platser. Med hög detaljeringsgrad menas att möten mellan olika material ska gestaltas med omsorg och i en mänsklig skala med variation på nära håll.

I utformningen av bebyggelsen bör hänsyn tas till den industrikaraktär som präglar området och de byggnader som har ett kulturhistoriskt värde i närområdet.

Omgivande miljö, park, gaturum

Framför fastigheterna Trafikflyget 8 och 9 mot Bromma blocks skapas ett handelstorg och mötesplats på kvartersmark. Entréer till livsmedelsbutik och andra lokaler vänder sig mot torget och

aktiverar denna plats. Handelstorget ligger i direkt anslutning till planområdet.

Gator och trafik

Gatunät

Inom planområdet finns inga gator på allmän plats, däremot planeras det för infarter till parkering, ramper och vändplaner inom kvartersmark. Delar av Köpsvängen, som är en av infarterna till Bromma blocks ligger också inom planområdet på kvartersmark.

Biltrafik och parkering

Via Köpsvängen finns en in- och utfart till parkeringsgaraget under byggnaden. Parkeringsgaraget har även en in- och utfart över angränsande fastighet Trafikflyget 9 till Karlsbodakorsningen. Angöring för gods sker från södra delen av fastigheten, vid flygplatsinfarten. Det planeras även för en taxiangöringsyta mot byggnadens nordvästra hörn.

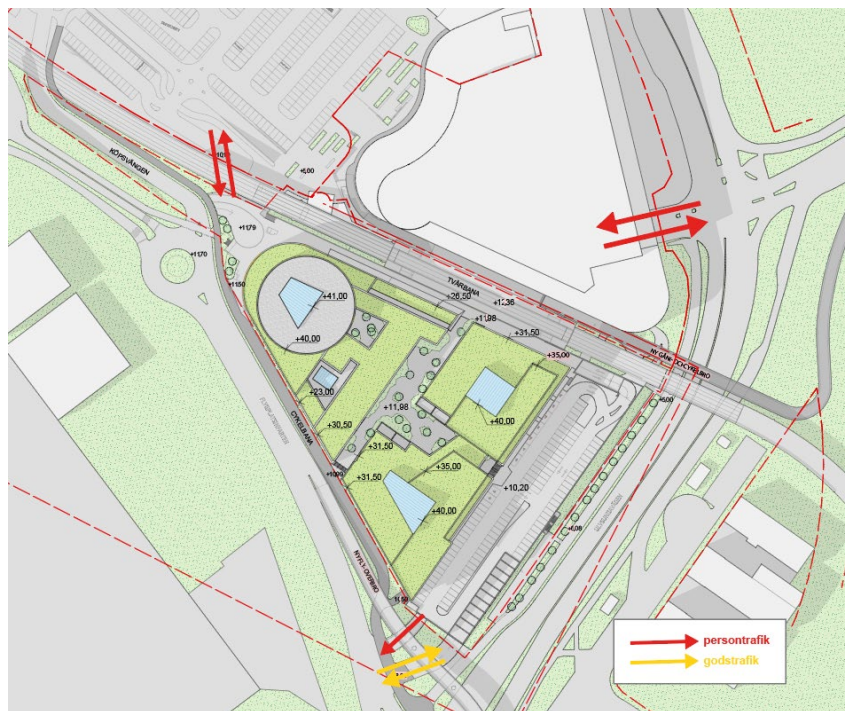


Bild visar situationsplan med pilar som visar in- och utfarter för person- och godstrafik.

I princip hela byggnaden föreslås underbyggas med ett sammanhållet garageplan.

En kontorsparkering har sin högsta beläggning mellan kl. 10-16 medan parkering för handel har en högsta beläggning på kvällar och helger. Hotellparkering har låg beläggning på helger och en

något högre beläggning dagtid på vardagar. Parkeringsplatser inom Trafikflyget 8 kan således samnyttjas, vilket påverkar beräkning av ett kvarters egentliga parkeringsbehov. Inom Trafikflyget 8 planeras det för 665 parkeringsplatser. Utöver dessa platser finns avtal om att kunder till kvarterets dagligvarubutik får nyttja 150 platser på markparkeringen framför Trafikflyget 8. Detta motsvarar ett parkeringstal på 10,7 parkeringsplatser per 1000 m² BTA räknat på 62 000 m² BTA verksamheter (kontor, hotell och handel) i byggnaden. Mot bakgrund av en god tillgänglighet till kollektivtrafik bedöms antalet parkeringsplatser täcka verksamhetens behov.

Gång- och cykeltrafik samt cykelparkering

I angränsning till planområdet/fastigheten planeras det för nya gång- och cykelvägar. En gång- och cykelbana utmed Flygplatsinfarten, Köpsvängen och en gång- och cykelbro utmed tvärbanan.

Med cykel når man området/byggnaden via den dubbelriktade cykelvägen som planeras utmed Flygplatsinfarten och Köpsvängen, via den planerade gång- och cykelbron över Ulvsundavägen, samt från Ulvsundavägen.

Allmänhetens rättighet att gå eller cykla till tvärbanestationen, över fastigheten, respektive använda gång- och cykelvägen till Flygplatsinfarten säkras genom planbestämmelsen x1 i plankartan.

Det planeras för cirka 1100 cykelparkeringsplatser inom och strax utanför planområdet. Cykelparkeringar planeras utanför livsmedelsbutikens huvudentré (C3 i bilden nedan, strax utanför planområdet), kvartersmarken utmed Ulvsundavägen (C1), vid taxiangöringen (C2) samt i cykelrum i delar av garaget.



Ungefärlig placering av cykelparkeringar. Illustration från Trafikpromemoria, WSP

Kollektivtrafik

Inom planområdet ligger delar av tvärbanans nya Kistagren, som kommer att gå mellan Norra Ulvsunda i Bromma till Helenelunds pendeltågsstation i Sollentuna. En av de 10 planerade hållplatserna planeras inom planområdet, vilket kommer att ge planområdet och Bromma blocks en mycket god kollektivtrafik.

Tillgänglighet

Den nya byggnaden och tvärbanan kommer att nås tillgängligt från garage, ny planerad gång- och cykelbro och taxiängöringen i nordväst. Livsmedelsbutiken nås tillgängligt från parkeringsgarage och handelstorget mot Bromma blocks parkering.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Fastigheten försörjs med vatten med inkopplingspunkt från Ulvsundavägen. Spillvattenanslutningen är belägen vid Ulvsundavägen.

EI/Tele

Fastigheten försörjs av två nätstationer inom planområdet. En föreslås placeras i nordvästra hörnet i byggnaden, och den andra under tvärbanebron.

Energiförsörjning

Fastigheten försörjs med fjärrvärme och fjärrkyla. Inkopplingspunkt är placerad vid Ulvsundavägen.

Avfallshantering

Hantering av avfall planeras inom parkeringsgaraget och lastfaret. Vid lastkajen kommer det anordnas uppställningsplats för komprimatorer med olika fraktioner. I direkt anslutning till lastkajen planeras det för miljörum där avfall från fastigheten samlas i olika fraktioner.

Räddningstjänst

Uppställningsplats för räddningsfordon planeras vid taxi-angöringen vid byggnadens nordvästra hörn, perrong/tvårbana samt på parkeringsdäcket.



Situationsplan över plan 3 som visar funktioner, gårdsmiljöer och uppställningsplats för räddningsfordon (rödmarkerade). Illustration BAU arkitekter.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan.

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

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

Riksintressen

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget inte medför negativa konsekvenser på riksintresset Bromma flygplats eller väg 279 – Ulvsundavägen. Den föreslagna bebyggelsen medför inga begränsningar för tillkomsten till eller utnyttjandet av Bromma flygplats eller Ulvsundavägen.

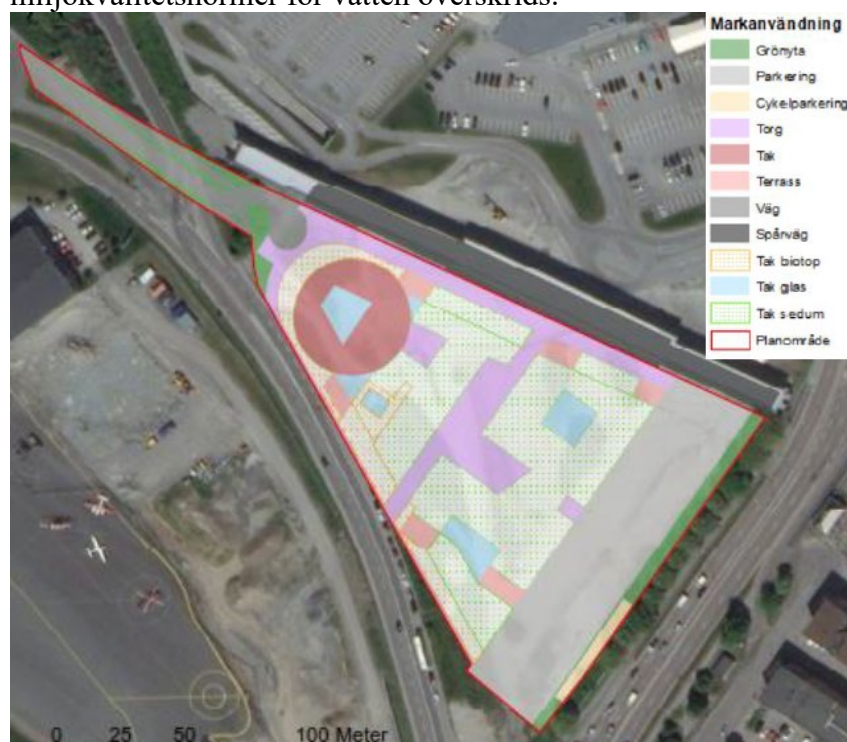
Naturmiljö

Planområdet är till allra största delen hårdgjord idag, och saknar naturvärden. Projektet bedöms ha positiva konsekvenser för naturmiljön genom att växtlighet tillförs genom planteringar på gårdar och gröna tak.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas.

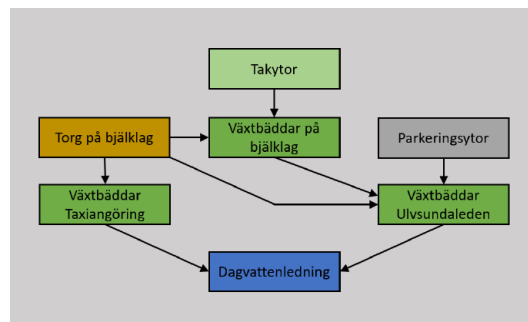
Fastigheten är idag hårdgjord och mestadels asfalterad. Med föreslagen bebyggelse tillförs ytor så att dagvatten kan infiltreras, fördröjas och renas, vilket kan bidra med att statusen i recipienten har möjlighet att förbättras. Planförslaget bedöms inte leda till att miljö kvalitetsnormer för vatten överskrids.



Planerad markanvändning inom fastigheten Trafikflyget 8, illustration från Dagvattenutredning, WSP

Förslag på dagvattenhantering

Det finns begränsat med utrymme för dagvattenlösningar i marknivå, då nästan hela planområdet exploateras. Rening och fördröjning av dagvatten föreslås därför på tak och



bjälklag. För att uppnå målet om att 20 mm regn ska kunna omhändertas, föreslås en sammanlagd växtbäddsyta 1090 m², som kan omhänderta 168 m³ dagvatten. Detta förutsätter att vatten filtrerar igenom växtbäddarna med en hastighet på 50 mm/h och att det finns 7500 m² gröna tak som reducerar avrinningen. Dagvattenlösningarna fördelas över hela fastigheten och kan omhänderta nästan allt regn som faller på tak, parkering och torgytor. Växtbäddar föreslås på torgen/passagerna mellan huskropparna, på kvartersmarken ut mot Ulvsundavägen och taxiängöringen. Växtbäddar ska utformas med fördröjnings- och översvämningszon. Plankartan reglerar att det inom planområdet ska finnas plats att fördröja och rena minst 300 m³ dagvatten. Denna volym baseras på en reducerad yta av planområdet på 1,48 hektar gånger 20 mm regn. Hela denna volym måste dock inte kunna fördröjas samtidigt i dagvattenlösningarna, då hänsyn kan tas till den konstanta infiltrationen som sker i växtbäddarna. Den effektiva fördröjningsvolymen som måste finnas i dagvattenlösningarna är en funktion av den reducerade avrinningsytan, arean på dagvattenlösningarna, den hydrauliska konduktiviteten i jordlagret och reglervolymen ovan växtbäddarna.

Cirka 7500 m² grön takyta föreslås planteras delvis med sedumtak och delvis med biotoptak. Gröna tak har inte en renande effekt utan bidrar snarare med att fördröja dagvatten vilket ökar effektiviteten av nedströms reningslösningar då de sprider ut flödet över en längre period. Vatten från tak och bjälklag föreslås avledas via utkastare till växtbäddarna. Dagvattnet föreslås sedan ledas från växtbäddarna i ledning i östlig riktning och anslutas till dagvattenledningen i Ulvsundavägen.

Skelettjordar kan anläggas vid nyplantering av träd, för att fördröja dagvatten. Skelettjordar föreslås vid plantering av träd utmed Ulvsundavägen och taxiängöringen.

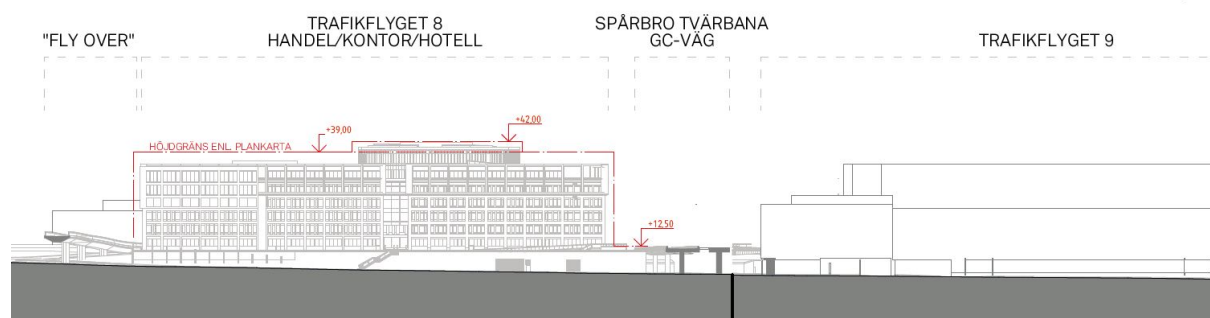
Vatten från tvärbanebron ska ledas till växtbäddarna längs med Ulvsundavägen.

Beräkningar har gjorts i dagvattenutredningen som utgör underlag till detaljplanen. Beräkningarna visar att föreslagen dagvattenhantering bidrar med tillräcklig rening för att inte öka belastningen av föroreningar från området på recipienten. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren-Ulvsundasjön.

Byggaktören har även som mål att uppnå BREEAM-statusen ”excellent”. För att göra det krävs en genomtänkt hantering av dagvatten i både bygg- och driftskeden.

Landskapsbild/ stadsbild

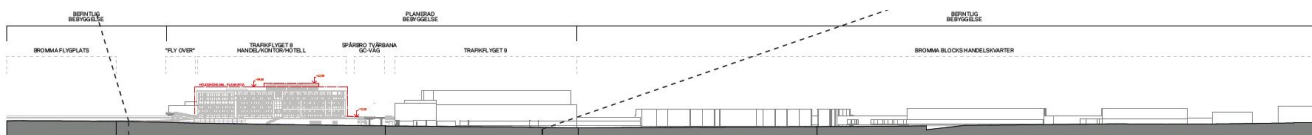
Byggnaden är högre i jämförelse med den bebyggelse som finns i området idag, vilket gör att byggnaden kommer att bli synlig från olika håll, både för flygresenärer från luften, söderut från Ulvsundavägen och norrifrån från Karlsbodavägen. Området är tänkt att omvandlas och utvecklas och det finns detaljplaneprojekt som pågår i området. När området är fullt utbyggt kommer föreslagen byggnad att smälta in i en mer urban, tät och blandad stadsmiljö.



Elevation utmed Ulvsundavägen med Trafikflyget 8 till vänster, och byggrätt för Trafikflyget 9 enligt gällande plan till höger. Illustration BAU arkitekter.

Tillkommande bebyggelse och infrastruktur kommer att bidra till att området går från att vara ett industri- och externhandelsområde, med storskaliga trafikrum och stora parkeringsytor, till att bli ett mer urbant, tätt och funktionsblandat område. Bebyggelsen kommer på så sätt skapa en ny årsring i området och tillföra fler funktioner i området som gör att det blir levande en större del av dygnets timmar.

Byggnaden skapar en vägg intill Ulvsundavägen och bidrar på så sätt till att skapa ett mer integrerat trafikrum. Byggnaden skapar förutsättningar för att Ulvsundavägen ska kunna byggas om till att bli ett mer urbant stråk. Byggnaden tillsammans med de infrastrukturprojekt som ska genomföras (tvärbanan och gång- och cykelbro) kan bidra till att området blir mer anpassat för gående och cyklister.



Elevation utmed Ulvsundavägen med Trafikflyget 8 till vänster, och hangaren till höger i bild. Illustration BAU arkitekter.

Kultuhistoriskt värdefull miljö

Staden har gjort bedömningen att den nya bebyggelsen inte har någon betydande miljöpåverkan ut ett kultuhistoriskt perspektiv.

Störningar och risker

Översvämningsrisker

I dagvattenutredningen som utgör underlag till planen, utreds risk för översvämning vid ett 100 års-regn.

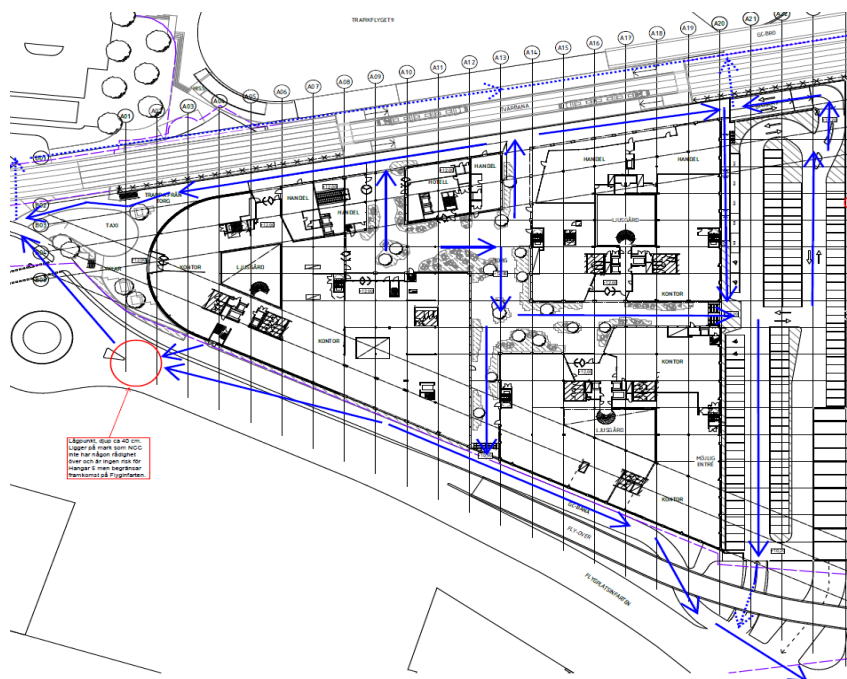


Bild visar flödesvägar vid skyfall. Blåa heldragna pilar visar flödesvägar på bjälklag eller mark och blåa streckade pilar visar flödesvägar under spår/fly-over. Bild från Dagvattenutredning WSP.

Staden gör bedömningen att planområdets plats i landskapet gör att det inte ligger inom ett riskområde för översvämningar och det råder en låg årlig sannolikhet för översvämningar. Det är dock viktigt att inte instängda områden skapas och att området höjdsätts för att skapa öppna avrinningsvägar bort från byggnader vid skyfall.

Farligt gods

Plankartan reglerar skyddsåtgärder för att motverka risker och störningar från trafik med farligt gods på Ulvsundavägen. Inom ett område om 50 meter från Ulvsundavägens körbanekant ska det finnas möjlighet att utrymma bort från Ulvsundavägen. Inom ett område om 30 meter från Ulvsundavägens körbanekant får inte stadigvarande utomhusvistelse uppmuntras. Inom detta område ska även fasader som vetter mot vägen utföras i obrännbart material och får inte ha glaspartier eller fönster, förutom laminerade glaspartier i lägst brandteknisk klass EW30 (ej öppningsbara). Friskluftsintag ska även riktas bort från Ulvsundavägen och det ska finnas möjlighet till central nödavsättning av ventilationssystem. En bedömning har gjorts att föreslagen bebyggelse är fullt genomförbar ur risksynpunkt då ovanstående riskreducerande åtgärder har inarbetats i planförslaget.



Röd streckad linje visar ungefärlig gräns för 30 respektive 50 meter från Ulvsundavägens körbanekant.

Luftkvalitet

Föreslagen byggnation bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids inom planområdet.

Barnkonsekvenser

Detaljplanen möjliggör för ett mer varierat innehåll, med verksamheter såsom hotell och kontor som har olika dygnsrytm. Förslaget minskar därmed den tidigare risk för barriärverkan som en verksamhet med endast handel kan innebära.

Tvärbanan och perronger avses utformas så att barn kan vistas i en trafiksäker miljö, lätt kan orientera sig och känna sig trygga i området.

Tidplan

Samråd	November-december 2019
Granskning	Mars 2020
Antagande	Juni 2020

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan. Lantmäterimyndigheten ansvarar för fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. prövas vid lantmäteriförrättning. Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser. Ledningsägarna ansvarar för utbyggnad av ledningar. Byggaktörerna ansvarar för och bekostar projektering och utbyggnad inom kvartersmarken samt för anslutningar mot allmän mark.

Huvudmannaskap

Detaljplanen omfattar ingen allmän platsmark.

Avtal

Ett exploateringsavtal har tecknats mellan fastighetsägaren och Stockholm stad i samband med att gällande plan togs fram. Detta gäller fortsatt och ett nytt exploateringsavtal behöver inte tas fram i samband med denna detaljplan.

Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik har avsatts (x1), rätten till utrymmet kan säkras genom inrättande av servitut.

Byggaktörerna ansvarar för att sluta avtal med ledningsägare om serviser.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintlig detaljplan 2004-14499-54 upphör att gälla inom planområdet. Fastigheten Trafikflyget 9 ingår inte i planområdet och för denna fastighet gäller fortsatt detaljplan 2004-14499-54.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden
Detaljplanen omfattar enbart hela fastigheten Trafikflyget 8 som ägs av NCC Property Sjuettioesx AB, NCC Property Sjuettiosju AB och NCC Property Sjuutioåtta AB.

Användning av mark

Planförslaget möjliggör användning för kontor, centrum, hotell, parkering och trafikområde.

Fastighetsbildning

Ingen fastighetsbildning avseende ändring av fastighetsgränser eller nybildning av fastigheter är nödvändig för planens genomförande. Fastighetsägarna avser dock att dela upp Trafikflyget 8 i tre fastigheter genom tredimensionell fastighetsbildning. Lantmäterimyndigheten handlägger fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägarna. Lämplighet avseende fastigheters utformning m m prövas vid förrättningen.

Gemensamhetsanläggningar

Markreservat för gemensamhetsanläggning (g) finns inom planområdet då avsikten är att en gemensamhetsanläggning för Trafikflyget 8 samt omkringliggande fastigheter Trafikflyget 1, 3 och 5 ska inrättas för Köpsvängen med tillhörande gång- och cykelbana. Detta för att alla fastigheter ska kunna nyttja Köpsvängen för in- och utfart.

Avsikten är också att inrätta gemensamhetsanläggningar avseende parkering och vissa tekniska installationer för de fastigheter som bildas vid den tredimensionella fastighetsbildningen enligt ovan, se under rubriken fastighetsbildning.

Ledningsrätter

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u) finns inom planområdet och där kan, efter ansökan av ledningshavaren och prövning av lantmäterimyndigheten rätt till dessa ledningar säkras med ledningsrätt eller servitut.

Servitut

Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik finns på det bjälklag som ska byggas mellan tvärbanans perrong och

huskropparna (x1). Där kan servitut, efter ansökan av kommunen och prövning av lantmäterimyndigheten, bildas för ändamålet. Kommunen ansvarar för drift och underhåll av gång- och cykelbanan.

Trafikflyget 8 belastas av ett befintligt officialservitut och ett befintligt avtalsservitut, båda för spårvägsbro m.m. Förmånsfastighet är Johanneshov 6, som ägs av Stockholms läns landsting. I samband med tänkt klyvning av Trafikflyget 8 kommer behövliga nya servitut att bildas mellan klyvningslotterna. Dessa servitut överensstämmer med bestämmelserna i denna detaljplan.

Ekonomiska frågor

Allmänt

Fastighetsägaren till Trafikflyget 8 står för samtliga bygg- och anläggningskostnader inom planområdet. Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar därvid även projektering och genomförande av återställande- och anslutningsarbeten, som måste göras i allmän platsmark invid fastigheten och som är en följd av bygg- och anläggningsarbeten på Trafikflyget 8. Trafikförvaltningen står för kostnaden för genomförandet av tvärbanan (T1). Staden har inga kostnader för genomförandet av denna detaljplan.

Vatten och avlopp

Fastighetsägaren svarar för eventuella anslutningsavgifter till VA-ledningsnät för de blivande fastigheterna.

Gatukostnader

Fastighetsägaren svarar för eventuella gatu- och anläggningskostnader inom planområdet. Åtgärder på trafiksystemet utanför planområdet regleras i exploateringsavtalet mellan fastighetsägaren och Stockholms stad.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Staden förvärvar eller avyttrar ingen mark i samband med denna detaljplans genomförande.

Fastighetsbildning

Fastighetsägaren betalar kostnader för fastighetsbildning.

El och tele mm

Fastighetsägaren svarar för eventuella anslutningsavgifter till tekniska ledningsnät för de blivande fastigheterna.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder
Marksanering är genomförd på fastigheten och inga ytterligare miljöskyddsåtgärder bedöms vara aktuella.

Tekniska frågor

Teknisk infrastruktur

Anslutningar till vatten- och avloppsledningar, el- och teleledningar samt ev. fjärrvärme har planerats och/eller genomförts i det projekt som redan sökts bygglov för. Anslutningar har dimensionerats för den ökade byggnadsvolym som denna detaljplan medger.

Dagvatten

Fastighetsägaren ansvarar för och bekostar erforderliga dagvattenlösningar för att omhänderta och fördröja dagvatten inom kvartersmark. Fastighetsägaren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Genomförandetid

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

SLUT