

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för del av Årsta 1:1 m.fl. (Årstafältet etapp 4b) i stadsdelen Årsta, Östberga och Enskedefältet, Dp 2017-19529**

#### **Innehåll**

No table of contents entries found.

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra för cirka 670 nya bostäder i form av hyresrätter, en F-9 skola för 900 elever och en särskola för 50 elever. Planförslaget skickades ut för granskning 2021-09-29 – 2021-10-26. Under granskningen har 17 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framförallt gällande vibrationer, buller, exploateringsgrad, geoteknik, luftkvalitet, skolans friyta, planbestämmelser, skyfallsåtgärder och hanteringen av fornlämningen Göta Landsväg. Inga sakägare och övriga boende har framfört synpunkter under granskningen. Kontoret bedömer att synpunkterna har hanterats på ett väl avvägt sätt och att planen kan tas vidare för godkännande.

Inkomna synpunkter föranleder mindre ändringar i planbeskrivning och plankarta.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns.

#### **Bakgrund**

##### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra utbyggnad av den östra delen av Årstafältet. Detaljplanen ska möjliggöra för bostäder, lokaler, skola och transformatorstation. Därutöver syftar planen till att möjliggöra utbyggnaden av gator inom området.

Detaljplanen utgör en viktig del i utvecklingen av Årstafältet och möjliggör för cirka 670 nya bostäder i form av hyresrätter, en F-9

skola för 900 elever och en särskola för 50 elever. Detaljplanen är en del av stadens strategi att utveckla Årstafältet till en attraktiv och varierad stadsdel med hög arkitektonisk kvalitet som kopplar samman Årsta och Östberga. Syftet är att skapa en levande stadsdel med välutformade offentliga miljöer och en tydlig bebyggelsefront mot parken.

### **Granskning**

Planförslaget skickades ut för granskning 2021-09-29 – 2021-10-26. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **Synpunkter inkomna under granskning**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### **Remissinstanser**

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för granskning. Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL.

#### *Länsstyrelsens bedömning*

Länsstyrelsen bedömer utifrån dess ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som gäller buller och översvämning.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter gällande buller på förskole- och skolgården.

#### *Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL*

##### *Hälsa*

##### *Buller och vibrationer*

I området finns risk för vibrationer eftersom marken består av lera. Detta framgår även i planbeskrivningen. Det framgår dock inte om kommunen gjort några beräkningar om bostäderna kommer att utsättas för vibrationer/stomljud. Förutom vad som anges om att gator, torg och övriga körbanor kan behöva grundförstärkas, kan t.ex. även byggnader behöva utföras i vibrationskyddad konstruktion. Länsstyrelsen anser därför att beräkningar av vibrationer behöver göras i planskedet för att det ska vara möjligt att veta vilka åtgärder som krävs för att inte påverka människors hälsa. Resultat och eventuella åtgärder behöver framgå i

planbeskrivningen och vid behov säkerställas med planbestämmelser.

Eftersom bullernivåerna är höga i området behöver kommunen reglera bebyggelseutformningen i plankartan så att bullerriktvärden kan klaras. Det innebär att det i vissa lägen krävs att lägenheterna är genomgående eller under 35 kvadratmeter.

#### *Översvämningsrisk*

I skyfallsutredningen (SWEKO, 2021-09-10) föreslås vidare en kantsten på 12 cm som rekommenderas för att hindra att vatten kan ta sig ut från etapp 4B. Detta behöver regleras på plankartan. Kommunen behöver komplettera planförslaget så att det framgår att utryckningsfordon klarar av att ta sig fram i området vid kraftiga skyfall.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har följande synpunkter på planförslaget:

Plankartan förses med bestämmelse om bullerskärmens lägsta höjd för att inneha en god ljudmiljö på skolgård.

Plankartan förses med bestämmelse som säkerställer genomgående lägenheter med hälften av bostadsrummen mot tyst sida där så krävs

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) anser att nämndens tidigare synpunkt, beträffande luftkvalitet, i detta skede har utretts tillfredställande. Nämnden ansåg även att delar av planförslagets bullerredovisning borde förtydligas i den fortsatta planeringen. Det gällde t.ex. hur riktvärden för vägtrafikbuller och stadens bullervägledning kan följas samt mer specifikt för punkthuset L1 inom kvarter L. MHN kan konstatera att handlingarna kompletterats med en förtydligande redovisning av buller men anser inte att planförslaget genomfört de nödvändiga justeringar som krävs för att uppnå en god ljudmiljö och inom området.

MHN ansåg vid samråd att bullerskärmarnas höjd för skolområdet ska anges på plankartan. Nämnden konstaterar att plankartan medger att bullerskärm får uppföras, men anser att den bestämmelsen inte är tillräckligt precis för att säkerställa en god ljudmiljö på skolgården. För att säkerställa en god ljudmiljö på skolgården anser nämnden det nödvändigt att förse plankartan med bestämmelse som reglerar lägsta tillåtna höjd för bullerskärm. Exempel på en sådan planbestämmelse är: Bullerskydd med en höjd av X,X meter över anslutande marknivå ska finnas.

Beträffande kvarter K och L anges i handlingarna att lägenheter med fasad mot Huddingevägen och Norra huvudgatan måste utformas med genomgående planlösning där minst hälften av

bostadsrummen får tillgång till en skyddad sida, alternativt som smålägenheter om högst 35 m<sup>2</sup>. För de fasader som vetter mot Huddingevägen uppgår ekvivalent ljudnivå till 65-70 dBA, vilket innebär att lägenheter endast kan planeras som genomgående med hälften av bostadsrummen mot tyst sida. Enkelsidiga smålägenheter < 35 m<sup>2</sup> är inte ett alternativ i dessa lägen, vilket MHN anser bör förtydligas.

I tillhörande bullerutredning (Sweco, 2021-08-26) redogörs om att det i huvudsak, inom kvarter L, planeras för genomgående smålägenheter om högst 35 m<sup>2</sup>. Vidare anges att samtliga lägenheter utformas med ett öppningsbart fönster mot den bullerdämpande sidan. MHN kan konstatera av redovisade planlösningar att flera lägenheter endast har entrédörr mot loftgång – något bostadsrum med öppningsbart fönster ryms inte då WC är förlagd åt den tysta sidan och loftgången.

Enligt 2kap 6a§ (PBL 2010:900) ska bostäder lokaliseras, utformas och placeras på sådant sätt att olägenhet inte uppstår. Med tanke på planområdets bullerutsatta läge, är det viktigt att bebyggelsestrukturen och lägenheterna utformas på ett sätt, så att de boende har tillgång till en tyst sida. Detta är särskilt viktigt för rum som är avsedda för vila och återhämtning. I flera redovisade planlösningar är sovrummen placerade mot den mest bullerexponerade sidan, t.ex. för punkthuset i kv. L1 Eftersom området redan utsätts för höga bullernivåer är det viktigt, för en övergripande god boendemiljö, att inte andra boendekvaliteter försakats såsom trygghet eller tillgång till dagsljus. Öppningsbara fönster mot loftgång upplevs många gånger som otryggt, eftersom andra boende har tillgång till loftgången. Samtidigt ger loftgångarna skugga och minskar dagsljusinsläppet till det öppningsbara fönstret. MHN anser att lägenhetsutformningarna för delar av kvarter K och L bör omarbetas för att uppfylla förordning 2015:216 i sin helhet samt för att tillskapa en så god boendemiljö som möjligt.

För de delar av kvarter K och L där lägenheter inte kan planeras fritt utifrån bullerförordningen (2015:216) ska plankartan förses med bestämmelser som anger att lägenheter utformas som genomgående med hälften av bostadsrummen mot tyst sida samt tekniska bullerskyddsåtgärder där så krävs.

Hyresgästföreningen Sydost

Se tidigare synpunkter 2.1-2.7 Remissyttrande från samrådshandlingar dat. 2020-10-15. Ny punkt Beträffande återvinning av energi i spillvattnet. Ett av de sätten att arbeta hållbart med värdeskapande fastighetsförvaltning är att återvinna så

mycket som möjligt av byggnadens energi. Det håller även för bostadsfastigheter med avseende på EU:s nya gröna taxonomi. Det finns ett svenskt system (evertherm.se). Där återvinning normalt mer än 90% av den värmeenergi som lämnar byggnaden i spillvattnet, som kan återvändas för uppvärmning 10-20 ggr om. Vi emotser svar/synpunkter på punkter 2.1 – 2.8. I övrigt är planbeskrivningen – granskningshandling väl genomarbetad.

## Stockholm Vatten och Avfall

### *Avfall*

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har en prioriteringsordning för insamlingssystem där maskinella system i första hand alltid ska väljas vid nybyggnation, dvs. stationär sopsug, bottentömmande behållare (underjordsbehållare) eller mobil sopsug ska väljas i första hand framför det manuella insamlingssystemet kärllämning (soprum). SVOA ser därför positivt på att det planeras för en stationär sopsugsanläggning i området. Enligt Boverkets byggregler ska avståndet från entréer till avlämningsplats för flerbostadshus inte överstiga 50 meter för restavfallet. Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett miljörum för fastigheten och vill uppmärksamma om att följa riktlinjerna kring kärllhantering som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering. Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid att det i fastigheten möjliggörs för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en tygodkändfettavskiljare installerad för att förhindra att fettsläpps ut i avloppsnätet. För verksamheter med större volymer matavfall som restauranger, storkök, caféer, livsmedelsbutiker och liknande kan matavfallskvarn till slut tank användas för en effektiv hantering. Ytterligare ett system för att omhänderta matavfall via avfallskvarn är att installera en kombinerad matavfallstank och fettavskiljare, även kallad kombitank. För mer information, se stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering eller kontakta Stockholm Vatten och Avfall. Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatserna. Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrigtrafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T.ex. kan en lastzon upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede.

### *Vatten och Avlopp*

SVOA har under granskning tagit del av Dagvattenutredning till detaljplan – Årstafältet etapp 4 a och b (Sweco Sverige AB, 2021) och Årstafältet – PM MKN Årstaviken (Sweco Environment AB, 2021), samt Rapport – förenklad dagvattenutredning Årstafältet skola, Kvarter J (Liljewall arkitekter, 2021) och Dagvattenutredning Årstafältet ab, kv K & L (Norconsult, 2021). Dagvattenutredningar är framtagna i enlighet med stadens riktlinjer för dagvattenhantering, åtgärdsnivå för dagvattenhantering samt stadens checklista för dagvattenutredningar. SVOA ser positivt på de justeringar och tillägg som har gjorts avseende de synpunkter som lämnades i tidigare samrådsyttrande. SVOA förutsätter att de åtgärder som är presenterade för att uppnå stadens åtgärdsnivå fullföljs i den fortsatta planeringen och i byggandet av området.

SVOA önskar att justeringar görs i plankarta under Begränsning av markens utnyttjande. SVOA vill inte ha cykelparkering inom u-område och vill därmed att texten ”Cykelparkering och väder skyddat cykelställ får anordnas” vid beskrivningen för prickad mark inom u-område tas bort. Den planerade bullerskärmen runt vissa sträckor av Sisab:s fastighet hindrar SVOA:s åtkomst till u-område. Som bullerplanket är ritat i nuläget går det inte att ta sig in/ut till u-området. Se Bilaga 1. SVOA begär att bullerskärmen inte placeras inom utpekad u-området samt att krav på grundläggning av bullerskärmens konstruktioner införs så att framschaktning av ledning kan ske utan påverka på dessa eller riskera att konstruktion falla ner i schakten. Inga fundament etc. för bullerskärmen ska placeras inom u-området. Bebyggelsegränsen inom Kvarter L, i den södra delen gata 3 (Parkbryggan), har ändrats sedan samråd och ligger enligt plankarta kant i kant med u-område. Hela u-området ska vara tillgängligt för SVOA. Entréer och balkonger kan därmed inte anläggas på fasaden mot u-området.

Under tidigare samråd lämnade SVOA:s synpunkt om höjda marknivåer i gata 3 (Parkbryggan) som vid granskningskedet delvis har beaktats med en sättningsberäkning för den avloppsledningen som byggd i etapp 1. Beräkningen behöver dock kompletteras med en känslighetsanalys där antagande om en sänkt grundvattenyta på grund av exploatering finns med. SVOA:s tidigare synpunkt om marknivåangivelse inom u-område är inte tillgodosedd. Marknivåerna måste till för att ledningar byggda i etapp 1 på KC-pelare, som är dimensionerade för laster enligt systemhandling, inte ska riskera sättningar på grund av ökad last. Men även för att täckning ovan ledning inte ska bli för tunn. SVOA begär därför att nivåer enligt tidigare systemhandling ska föras in på plankarta i tillräcklig omfattning. Vid förändring av tidigare dimensionerande markyta (systemhandling) måste det bevisas med

beräkningar att ändringen inte leder till sättningar på befintliga ledningar.

#### Kommunala Lantmäterimyndigheten

KLM Stockholm har följande synpunkter på planbeskrivningen:

- Formuleringen rörande 3D-fastighetsbildning för parkering kan förslagsvis ändras till något i stil med: "Bestämmelsen möjliggör att användningen avstyckas som 3D-fastighet." "3D-fastighetsbildning får inrättas" är nog inte att betrakta som gängse lingo. Tänker också att om detta anges under P1 så kanske det också borde anges under P2. MEN! Kanske kan man också undvika att skriva om genomförande/fastighetsbildning i denna del av planbeskrivningen, och spara det till det fastighetsrättsliga avsnittet.
- Under fastighetsrättsliga avsnittet. Det bör framgå hur E1 och E2 avses genomföras. Fastighetsbildning eller annat genomförande?
- Genomförande av P2 finns inte beskriven i detta avsnitt. För kvarter L anges att P-tal ska säkras med P-köp, gäller samma sak för kvarter J, dvs P2 under skolgård? Är tanken för P2 liksom för P1 att 3D-fastighetsbildning ska ske? Behövs P2-parkeringsplatserna för bostäderna i denna plan? Mer heltäckande genomförandetext kring P1 och P2 är önskvärd. Är det samma aktör som ska driva båda parkeringshusen?
- Om inga befintliga rättigheter (gemensamhetsanläggningar, ledningsrätter, servitut) finns inom planområdet är det en god service till läsaren att upplysa om denna frånvaro.

#### Trafikverket

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på remiss från Stockholms stad. Trafikverket yttrar sig i det här ärendet i egenskap av sakägare, ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen och ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer. Detaljplanen berör väg 226, Huddingevägen.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra två bostadskvarter med lokaler i bottenvåningen med totalt ca 670 bostäder samt ett skolkvarter med F-9 skola och idrottshall.

#### *Riksintresse för kommunikationsanläggningar*

Planförslaget berör väg 226, Huddingevägen, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och innefattar även framtida utbyggnadsbehov. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden.

*Buller*

För skolgården redovisar bullerutredningen att bullerskärmar krävs för att ljudkraven ska uppfyllas. Trafikverket anser att plankartans bestämmelse för bullerskärmar ska ändras från ”bullerskärmar får uppföras” till ”bullerskärmar ska uppföras”.

#### *Luft*

Gällande PM Spridningsberäkningar kvarstår Trafikverkets synpunkter från samrådet att prognosår 2040 bör användas i dessa beräkningar, eller åtminstone för 2035, som det finns emissionsfaktorer för.

#### *Risk för ras och skred*

Enligt PM Geoteknik finns det ingen särskild risk för ras och skred men om schaktarbeten utförs ska det utredas och detta bör redovisas i planbeskrivningen. Trafikverket anser att riskanalys ska tas fram, vilket också föreslås i PM Geoteknik.

#### *Avtal*

Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets vägar och anläggningar behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. Ett avtal gällande bevakningsuppdrag måste tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan detaljplanen antas. I ett senare skede tecknas även ett genomförandeval. Avtal behövs för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande.

#### *Genomförande*

Innan genomförandeskedet måste Trafikverket ges tillfälle att granska och godta relevanta handlingar.

#### *Trafikkontoret*

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanasinfluensområde. Den täta bebyggelsen ger underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området. Dessutom är det positivt med de ambitioner som finns att begränsa privatbilism genom främst god tillgänglighet för cykel, enligt stadens framkomlighetsstrategi.

#### *Planområde och användningsgränser*

Plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Kontoret har tidigare lämnat synpunkter gällande plankartan där planbestämmelse U inte ska ligga på allmän platsmark samt att planbestämmelsen ”Gång” skulle tas bort. Detta



skulle enligt samrådsredogörelsen åtgärdas –vilket verkar ha missats. Regleringen är något som trafikkontoret beslutar om. Plankartan behöver uppdateras där områdesbestämmelse U och Gång tas bort.

#### *Gator och trafik*

##### *Huvudgata*

Synpunkter lämnades inom etapp 4a.

##### *Lokalgator*

Parkbryggan ska löpa genom flera etapper och har en övergripande utformning som är gemensam för hela Årstafältet. Ytan ska enligt planbeskrivningen gestaltas som ett viktigt promenadstråk med många sittplatser. Gångfartsområden är enligt trafikkontoret en komplex reglering av allmän gata. Det kan vara svårt att hitta en bra och tydlig utformning som, genom att fordonstrafik tillåts, bidrar till att skapa en trafiksäker lösning.

Trafikkontoret ställer sig frågande till om utrymmet vid lokalgatans vändplats är tillräckligt stort för att medge en vändning som inte inkräktar på det tilltänkta gångfartsområdet. Vändplatsen verkar också ligga på parkbryggan inom denna plan. Trafikkontoret anser att eventuell vändning ska ske på lokalgatan inte på parkbryggan.

##### *Gång*

Trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna att Årstafältet ska bli en stadsdel tillgänglig för alla, där många går och cyklar. Planförslaget omfattar flera goda gångstråk och kopplingar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena i området i syfte att hitta lämpliga och trafiksäkra lösningar.

##### *Cykel*

De nya cykelbanorna i området kommer skapa ett attraktivt och gent cykelvägnät som kopplar an till cykelvägnätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt. Pendlingsstråket utmed lokalgatan håller 5,0m vilket är enligt riktlinjerna vid en gemensam gång-och cykelbana.

##### *Parkering bil*

Parkeringstalet för bil är satt till 0,45 platser per lägenhet. Trafikkontoret anser att detta är rimligt. Likaså ser kontoret positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage. Planbeskrivningen bör ange att all besöksparkering sker inom kvarteretsmark i enlighet med angränsande etapp 4a. Då området som helhet kommer byggas ut i olika etapper kommer det bli viktigt att parkering på övergivna ytor och oregrerade gator undviks. Annars finns det risk att ett

tillfälligt överutbud av parkeringsplatser skapas vilket kan medföra att andra mobilitetsåtgärder inte utvecklas som det är tänkt.

#### *Parkering cykel*

Cykelparkeringstalet för boende ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket kontoret anser vara rimligt. I det fortsatta arbetet är det viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade.

#### *Avfall (trafikfunktionen)*

Trafikkontoret ser positivt på att området kommer ha stationär sopsug. Framgår inte vart miljörum planeras och vart angöring till dessa ska förläggas. I det fortsatta arbetet är det viktigt att det planeras så att sophanteringens kan skötas på ett trafiksäkert sätt.

#### *Tillgänglighet*

Kontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré. I ett nybyggt område som detta är det rimligt att stadens egna riktlinjer ska följas i syfte att uppnå en tillgänglig stad för alla. Vid gator som lutar mer än 1:20 ska nivåskillnaderna vid entréerna tas upp på kvartersmark.

#### **Samarbetsnämnden Årsta Partihallar**

Samarbetsnämnden har tidigare yttrat sig i programskede och i ett flertal planetapper för Årstafältet. Generellt har vi uppmärksammat:

#### *Trafik*

Den ökade trafik som den allmänna expansionen i Stockholm och grannkommuner samt det omfattande antalet bostäder i Årstafältet/Östbergahöjden och närliggande andra exploateringsprojekt för med sig, riskerar att begränsa trafikflödet till/från Partihallarna, särskilt dess in- och utfarter i rusningstid, vilket tillika är vår viktigaste verksamhetstid (kunder in/distribution ut). Genom samverkan har trafikplaneringen utvecklats och Trafikutredningen m/2020 är godtagbar. Trafikutredning m/2020 är inarbetad i detta planförslag.

#### *Markglidning*

Vid byggnationen av Södra Länken medförde det oönskade/oförutsedda marksänkningar utanför arbetsområdet. Vissa vägstråk i Partihallarna har sjunkit 25+ cm och har ännu inte åtgärdats. Det är av betydelse att detta inte upprepas, så att inte omkringliggande verksamheter (Årsta Park) och bostadsfastigheter drabbas. I samband med dagvattenarbetena och vattendomsförhandlingarna beslutades viss övervakning. Krav på omfattande markförstärkning ingår i planunderlaget.

### *Åtgärder i planområdet för att ta bort störningsrisken från verksamheter*

De renodlade verksamhetsområden har olika inriktning, men gemensamt är att det kan bullra (industribuller vid lastning/lossning dygnet runt och trafikbuller till/från/inom området), lysa starkt p.g.a. behov av god arbets- och säkerhetsbelysning, bl.a. på höga stolpar samt lukta/dofta. Vi kan inte se en tydlig analys av förhållandena i RVO Årsta Park och hur dessa har påverkat preventiva åtgärder t ex i form av placering av bostadshus, skärmar med verksamhetslokaler eller särskilda krav på balkongplacering, ej öppningsbara fönster och fönsterkvalitet m.m. i den berörda planetappen. RVO Partihallarna bedöms dock inte beröras.

### *Näringslivskonsekvensanalys*

I planarbetet saknas en generell näringslivskonsekvensanalys, på motsvarande sätt som t ex barnkonsekvenser är inarbetat. En sådan bör t ex innehålla identifierade möjligheter till nya arbetstillfällen och verksamheter inom planområdet, arbetstillfällen som ev ersätter befintliga d:o och vilka som kan bli kvar (ej aktuellt här) efter bostadsexploateringen samt hur plangenomförandet påverkar omkringliggande företag och verksamheter, utanför planområdet. Syftet är att bedöma såväl företagandemöjligheter, etableringspotential och ev inriktning för denna inom området samt eventuella möjligheter/konsekvenser för befintliga arbetsplatser utanför planområdet. Då arbetsplatskvoten inte bör minska generellt i staden, bör för varje planprocess antalet nya boende ställas i proportion till antalet nettotillkommande arbetsplatser genom analys och uppföljning. Samarbetsnämnden har inga synpunkter i övrigt.

### **Stockholm Exergi**

Stockholm Exergi anför följande till remissens besvarande:

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution: Ingen erinran. Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuellt detaljplaneområde. Samtal om nyförläggning hanteras i LSO. Undermarksanläggningar: Inget att erinra.

### **Ellevio AB**

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och vi har följande synpunkter. För att klara den tillkommande kapaciteten för ny bebyggelse etablerar Ellevio två nya nätstationer inom planområdet. Ellevios bedömning förutsätter att ny bebyggelse ansluter sig till fjärrvärme. Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark samt i förekommande fall u-område reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstationerna uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Se även bilagor för ytterligare information om Ellevios anläggningar. Ellevio områdesansvarige önskar tidig uppgift om planerade

effekter för såväl byggkraft som planerade permanenta anslutningar. Även planer för fordonsladdning behöver stämmas av med Ellevio. Ellevio önskar fortsatt inbjudan till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

#### Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skyddat elekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kabelanvisning beställs via Ledningskollen. För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området.

#### Trafikförvaltningen Region Stockholm

Detta svar avger Region Stockholms trafikförvaltning tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT). FUT önskar ha fortsatt dialog med Staden, avseende höjdsättning av entré samt avluftning med mer rörande öppningar till tunnelbanan så att lågpunkter kan undvikas och höga flöden inte riskerar att skada anläggningen vid kraftig nederbörd. FUT kommer att ta beslut om alternativ sträckning senast under Q1 2022. Blir det ett beslut om alternativ Öst kommer tunnelbanan sannolikt inte alls beröra detaljplanerna. Om tunnelbanan berör detaljplanerna önskas så kort genomförandetid som möjligt. Trafikförvaltningen ser gärna en fortsatt dialog rörande framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.

#### Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik yttrade sig 2020-10-20 i samrådet över förslagen till detaljplan för etapp 4a och etapp 4b på östra Årstafältet. I de två detaljplaneförslag som nu är på granskning har endast obetydliga ändringar gjorts sedan samrådet, bl.a. gällande skolans gestaltning. Samfundets kritik är därför oförändrad och gäller framförallt den höga exploateringen, de små gårdarna, den rekordstora förskolans otillräckliga utomhusytor, utplånandet av den över 175-åriga pilallén och inte minst den otillräckliga skyddszonen längs det enastående fornminnet Göta landsväg. Samfundet önskar återigen poängtera att den gällande detaljplanen från 2001 stipulerar en skydds-zon på 50 m på vardera sidan om Göta landsväg. I planförslagen har skyddszonen minskats till endast

10 m från vägens mittlinje (omkring 7,5 m från vägkanten), vilket är fullständigt otillräckligt, vad än länsstyrelsen må säga. Sammanfattningsvis finner Samfundet S:t Erik att Göta landsväg även fortsatt måste ges ett skyddsområde på minst 50 m på vardera sidan. Exploateringen måste minskas och de högsta husen bör sänkas. Förskolan bör delas upp på flera skolor, med tillräckligt stora förskolegårdar. Vägen mot den forntida gården Östberga, med sin vida synliga pilallé, bör bevaras och förklaras som fornminne.

#### Skönhetsrådet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om minskad exploatering. Skönhetsrådet ställer sig positivt till att skolan får en gestaltning med hög kvalitet i och med bestämmelse f<sub>5</sub> – ”Fasad ska utföras i robusta fasadmaterial såsom tegel, trä, stenplattor, cementplattor, keramiska plattor, matrisgjuten betong och betongskiva.” Rådet ställer sig däremot negativt till att pilallén inte bevaras och anser fortfarande att exploateringen är för hög.

#### Utbildningsförvaltningen

Planbeskrivningen presenterar planområdet som ska innefatta 680 bostäder samt en grundskola för 900 elever. Denna skola är den andra skolan på Årstafältet, och planeras att byggas och ägas av en extern aktör. SISAB blir förstahandshyresgäst och utbildningsförvaltningen hyr lokalen av SISAB.

#### *Utbildningsförvaltningens synpunkter och förslag*

Många av de problem som förvaltningen påpekade i samband med samrådet kvarstår. Planens detaljnivå innebär fortfarande ökade kostnader för förvaltningen och skolgårdens friyta lever inte upp till skolans behov. Däremot har förutsättningarna för en god ljudmiljö förbättrats genom de bullerskärmar som nu planeras runt tomten.

#### *Skolgårdens förutsättningar*

Sedan samrådet har idrottslokalen förlagts till skolans huvudbyggnad istället för i den friliggande lokal som presenterades tidigare. Nu planeras hela skolan som en byggnad. Detta har medfört en något större skolgård. Friytan uppgår nu till 10,8 kvadratmeter per barn, vilket fortsatt innebär avsteg från Boverkets råd. Det har tillkommit ett parkeringsgarage på skoltomten mellan planens samråd och granskning. Eftersom garaget har tillkommit så pass sent i detaljplaneprocessen har de flesta utredningarna inför granskningen inte hunnit uppdateras med denna nya förutsättning. Det gör det svårt för utbildningsförvaltningen att uttala sig om den fulla påverkan på skolan. Garaget föreslås ligga på skolgårdens södra del där idrottslokalen tidigare planerats. Detta garage ska

delvis vara nedgrävt med en halv till en våning över mark. Det kommer avsevärt påverka skolgårdens utformning och förutsättning för tillgängliga ytor. Över garaget blir skolgården byggd på bjälklag. Detta försvårar programmeringen av ytan då utformningen i stor grad påverkas av bjälklagets bärighet. Likaså påverkas möjlig grönyteplanering. Utifrån ett eventuellt framtida underhållsbehov är det viktigt att tillfälliga undervisningslokaler kan placeras på tomtens södra del. Därför önskar utbildningsförvaltningen att den prickmark som idag finns på plankartans södra del omvandlas till byggrätt. Bjälklaget till garaget behöver därför utformas så att tillfälliga undervisningslokaler kan placeras ovanpå detta.

#### *Buller*

På grund av skolans läge är skoltomten mycket bullerutsatt. Höga bullerskydd på 1,2–4 meter behöver omgärda skolan för att säkerställa en bra ljudnivå på skolgården. Bulleråtgärden är nödvändig då buller inverkar negativt på barns hälsa. Däremot kan de höga bullerskydden bidra till andra negativa aspekter såsom minskade siktlinjer och luftgenomströmning. Under höga temperaturer skulle detta eventuellt kunna leda till en ohälsosam utemiljö.

#### *Barnkonsekvensanalys*

Staden ska följa lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (barnkonventionen). I konventionen konstateras att alla barn har samma rättigheter och lika värde och huvudprincipen är att barnets bästa alltid ska komma i första rummet (artikel 3). I detta ärende har en barnkonsekvensanalys gjorts för att undersöka hur staden följer denna lag. Efter garagets inplacering har även ett kompletterande PM gjorts till denna barnkonsekvensanalys.

Barnkonsekvensanalysen (BKA) och dess PM kan inte fullt ut utvärdera hur garagets placering kommer påverka barnens miljö. Angivelserna för garagets utformning i dagsläget är för vaga. Analysen slår däremot fast att garaget inte bör bidra till att skapa nya väggar eller hörn mot gata som skapar baksidor eller barriärer på och omkring skolgården. För att taket på garaget ska kunna användas som friyta för skolgården måste det enligt analysen helt tillgängliggöras för barn. Detta är särskilt viktigt utifrån att skolan kommer att inhysa en grundsärskola. Utifrån detta förutsätter förvaltningen att garaget kommer att utformas på ett sådant sätt att det inte skapar en barriär mellan skolgården och Årstafältet, trots höjdskillnaden som planeras.

#### *Trafik*

Angöringarna till garaget har negativa konsekvenser för barn enligt barnkonsekvensanalysen. Särskilt om angöringen skulle ske över parkbryggan mellan skolgårdens södra del och Årstafältet. Garagets placering på skoltomten genererar en ökad trafik på gatorna runt skoltomten. Detta riskerar att skolvägarna blir mindre säkra. Detta

strider mot stadens riktlinjer om säkra skolvägar (Plan för säkra och trygga skolvägar, 2016), som tydligt säger att ett delmål är att begränsa biltrafik i skolans närmiljö. Utbildningsförvaltningen anser att ovanstående trafiksituation kan innebära alltför negativa konsekvenser för skolans elever.

#### *Kostnader*

Utbildningsförvaltningen ser en risk för tillkommande kostnader i och med detaljplaneförslaget. Dels på grund av garagets inplacering, dels för bullerskydd. Då kostnaderna uppstår på grund av tomtens förutsättningar anser utbildningsförvaltningen att dessa åtgärder ska vara kostnadsneutrala för byggherren och förvaltningen. Förvaltningen ser också en risk att skolan kan behöva projekteras tidigare än vad förvaltningen har behov av på grund av garagets placering. Detta skulle i så fall leda till ökade kostnader. Om så sker ska varken byggherren eller förvaltningen stå för denna merkostnad.

#### *Avslutande kommentar*

Utbildningsförvaltningen är kritisk till placeringen av parkeringsgaraget på skolans tomt. Tydligt är att garaget har negativa konsekvenser för skolan utifrån aspekter som hälsa, trafiksäkerhet och ekonomi. Förvaltningen önskar därför att garaget placeras på en annan tomt. Utbildningsförvaltningen har utöver detta inget att yttra i ärendet

#### **SISAB**

Med anledning av Stadsbyggnadskontorets förslag att upplåta mark under skolfastigheten på kvarter J, Årstafältet etapp 4B till Stockholm Parkering AB lämnar SISAB följande yttrande. På plankartan finns endast parkeringsgaraget markerat med P2 vilket redovisar parkering i garage under skolans planerade utemiljö. Plankartan och bestämmelserna redovisar inga övriga egenskaper såsom byggnadsform, utbredning, nedgrävt, delvis nedgrävt eller angöring för parkeringsgaraget varför frågan kvarstår vilka konsekvenser, risker och inskränkningar ett parkeringsgarage får för skolgården och skolan. Trots att konsekvenserna är svårbedömda av ovan nämnd anledning ser SISAB en rad risker med förslaget. I förslaget finns två alternativ för bilarnas angöringsväg till parkeringsgaraget under planerad skolfastighet. Det första är längs med Skolgatan och det andra är längs med kvarter K och L, en G2/lokalgata, vidare in på parkbryggan, en G3 gata och därefter till garageinfarten på Skolgatan (se bild 1.1). I båda alternativen är garageinfarten placerad på Skolgatan. Alternativen för garageinfartens placering medför i olika stor utsträckning negativa konsekvenser för barn och unga som rör sig i området, och kan medför stor risk för elevers hälsa och trygghet.

Parkbryggan benämnd G3 (Lokalgata med gångfatskaraktär) är gestaltad som ett viktigt promenadstråk med många sittplatser och utblickspunkter. Parkbryggan kommer att utgöra gränssnittet mellan park och bebyggelse. Parkbryggan är främst för gående men det är tillåtet att köra bil där, men i gåfartstakt. I den integrerade barnkonsekvensanalys (Ramboll, 2020) som tagits fram under planarbetet pekar den på vikten av att minska barriäreffekten av omgivande vägar och att skapa trygga barnstråk med säkra korsningar. Detta är även av stor vikt för att äldre elever ska kunna röra sig fritt mellan skolfastighetens friyta till angränsade parkmiljöer. Om trafik som ska till garaget kommer att ledas via parkbryggan till Skolgatan finns det risk för att gatans karaktär måste ändras. Sisab menar då att barriäreffekten riskerar stärkas. Risker är även att parkeringsgaragets inplacering under skolgården kommer att medföra stora och omotiverade merkostnader för SISAB och Utbildningsförvaltningen för att anpassa skolans gård till det nedgrävda garaget. Gårdens förutsättningar att klara bl a dagvattenhantering, buller och grönytefaktor, samt övrig nödvändig anläggning kan komma att påverkas negativt och kostsamt. Förslaget riskerar utöver detta att betyda stora inskränkningar på skolfastighetens friyta per elev och i en skolverksamhet där det utöver de 900 eleverna planeras 50 elevplatser för grundsärskola är detta än mer problematiskt. I januari 2020 införlivades FN:s barnkonvention i svensk lagstiftning. Barnens rättigheter ska därmed genomsyra samhällets alla verksamheter. SISAB arbetar strukturerat för att bevaka och förbättra barnens rättigheter inom SISABs verksamhetsområde. I barnkonventionens artikel 3 står det att alla beslut som rör barn ska i första hand beaktas det som bedöms vara barnets bästa. Vidare, artikel 31 gör gällande att barn har rätt till lek, vila och fritid. Båda dessa artiklar riskerar att inte uppfyllas i det förslag som Stadsbyggnadskontoret presenterat. Och det är med detta som bakgrund som SISAB föreslår att parkeringsgarage placeras i anslutning till annan fastighet än den planerade skolfastigheten i Årstafältet, etapp 4b.

Sisab har också lämnat synpunkter på plankartan angående avgränsning av plusmark, att planbestämmelsen som reglerar hur många procent av skolvolymsen som får vara sex våningar revideras samt redaktionella fel i planbeskrivningen.

#### Storstockholms brandförsvaret

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har av stadsbyggnadskontoret (SBK) fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.



### *Hantering av olycksrisker*

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2018-12-18). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällan Huddingevägen (primär/sekundär farligt gods-led) i närheten till aktuellt planområde som bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer.

### *Transport av farligt gods*

Planområdet ligger som kortast 25 meter från Huddingevägen, en primär farligt godsled som trafikerar av ett stort antal transporter, varav en avsevärd mängd utgör brandfarliga gastransporter. 25 meter är ett mycket kort avstånd till sådan transportled. SSBF har i detta ärende tagit del av två olika riskanalysrapporter, den första daterad 2017-05-30 och den andra daterad 2020-03-09, båda från SWECO. Det som skiljer sig kraftigt mellan de båda rapporterna är indatan gällande mängden farligt gods som transporteras på Huddingevägen. I den första rapporten anges mängden lastbilar med transport av brandfarliga gaser vara 1099 tankbilstransporter och 2184 flakbilstransporter, dvs totalt 3283 transporter per år. Dessa uppgifter uppges då vara hämtade direkt från AGA Gas. I den andra rapporten hänvisas källan till ett annat konsultbolag som 2019 gjort en riskanalys. Hänsyn är nu även tagen till att ingen transport av brännbar gas (ex Gasol) är tillåten mellan klockan 7-19 i Södra länken. Trafikmängden gasol uppges då vara 1774 per år inkl drygt 700 transporter till tankstationer i närheten. Antagande bygger på att 25% av gasoltransporterna från AGA färdas längs planområdet på Huddingevägen, då på kvällar, nätter och helger. Antalet transporter på vägen är av avgörande vikt för riskbilden. SSBF anser att antagandet borde kontrolleras mot AGA Gas (Linde) för att få en så rättvisande bild som möjligt av antalet transporter på Huddingevägen förbi planområdet. SSBF anser det även vara av vikt att klargöra vad regleringen av transporter i södra länken innebär för planerna på årstafältet. Om transportererna istället väljer en annan väg eller sker kvällstid förbi planområdet. Det råder även oklarheter runt personantal, då rapporten från 2020 dels beskriver att det planeras för 250 bostäder och skola för 900 personer. Sweco ansätter sedan i sin rapport en persontäthet om 12000 pers/km<sup>2</sup>, det skulle omräknat innebära 300 personer inom planområdet. Det förefaller tämligen lågt i förhållande till vad som planeras. Planen omfattar enligt planbeskrivningen ca 700 (231+456) bostäder och en skola. Planområdet är ca 2,5 ha. Då höjdförhållandena mellan Huddingevägen och aktuellt planområde efter schaktningsarbetena inte exakt framgår anser SSBF att planområdet, så som i framtagna riskanalyser, borde skyddas med någon form av barriär. Erfarenheter finns att hämta från närliggande planområde Årstafältet etapp 2b där en skyddsmur skall sättas mot Åbyvägen. Skyddsåtgärder hindrar brännbar vätska att rinna mot husen.

### *SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå*

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid. I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden. Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

### *Möjlighet till räddningsinsatser*

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

### *Framkomlighet/Tillgänglighet*

Vid en eventuell räddningsinsats är det en stor fördel att kunna komma nära byggnader med räddningstjänstens höjdfordon. SSBF önskar att skolgården/byggnaden planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för våra höjdfordon mot byggnadens fasad skapas. Detta då dessa fordon ofta används i släckningsarbete vid bränder i denna typ av verksamhet/byggnad.

### *Stegutrymning/Åtkomlighet*

Enligt vad SSBF utläser från plankarta och planbeskrivning kommer utrymningsstrategin inte baseras på SSBF's stegutrustning. Stämmer detta behöver hänsyn tas tidigt i projektet för att ge tillräckligt med plats för brandsäkra trapphus, exempelvis Tr2-trapphus. Träd och annan vegetation får inte hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomlighet vid insats. Enligt situationsplanen och fotomontaget ser träd ut att planteras mellan gata och husfasad. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör trädens placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Tänk på att lösningen ska vara hållbar över tid då träd och annan vegetation växer i storlek.

### *Brandvatten*

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att

brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-122.

#### *Övrigt*

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

#### Samråd

- Hyresgästföreningen vill att ett nytt kapitel om ventilations/inomhusklimat läggs till i planbeskrivningen.
- Trafikkontoret anser att lösa tillgängligheten för rörelsehindrade inom 10 meter från entré ska kunna gå inom hela planområdet.
- Samfundet St Erik anser att fornlämningen Göta Landsväg bör få en skyddszon på 100 meter på vardera sidan eller åtminstone 50 meter.
- Samfundet St Erik anser att pilallén behöver bevaras samt vägen längs pilallén bör bevaras som fornminne.
- Trafikkontoret anser att illustrationslinjerna av gatuutformningen bör tas bort från plankartan.
- Trafikkontoret anser att planbestämmelsen ”GÅNG” bör tas bort.
- Skönhetsrådet, Samfundet St Erik samt boende i området anser att exploateringsgraden är för hög.

#### Granskningen (utöver det som angetts ovan)

- Samfundet St Erik anser att fornlämningen Göta Landsväg måste ges en skyddszon på 50 meter på vardera sidan.
- Samfundet St Erik samt Skönhetsrådet anser att pilallén behöver bevaras samt vägen längs pilallén bör bevaras som fornminne.
- Trafikkontoret anser att illustrationslinjerna av gatuutformningen bör tas bort från plankartan.
- Trafikkontoret anser att planbestämmelsen ”GÅNG” bör tas bort.

- Utbildningsförvaltningen vill att planen ska möjliggöra för en byggrätt i den södra delen av kvarter J.
- SVOA vill att bullerskärmar samt cykelparkering inte ska få uppföras ovanpå u-området.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

#### Allmänt om förslaget och utvecklingen

*Sedan planprogrammet för Årstafältet beslutades har exploateringsgraden ökat generellt i Årstafältsprojektet. Kontoret har gjort bedömningen att exploateringen är väl avvägd. Fokus har legat på att skapa goda stadsmiljöer i enlighet med principerna i de kvalitetsprogram för stadsliv som tagits fram, där även höjder på bebyggelsen vägs in. Fokus har även legat på att skapa förutsättningar för kvalitativa gårdsmiljöer med mycket grönska. För att åstadkomma detta har staden bland annat jobbat med grönytefaktor för respektive kvarter för att säkerställa att gårdarna får en lämplig utformning och storlek. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den vägbank som går längs med pilallén inte har de kulturvärden som gör den värd att bevara. Förslag till kompensationsåtgärder för pilallén finns framtagna av Calluna.*

#### **Planhandlingar**

##### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Diskussion pågår mellan Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) och Sisab om utformning och eventuella begränsningar för den mark som är ovanpå SVOAs u-område. bestämmelsen ”Cykelparkering och väder skyddat cykelställ får anordnas” kommer att behållas på plankartan med undantag av u-områden. Denna säkras genom att planbestämmelsen ses över. SVOA kommer att kunna nå u-området via gångvägen. Bullerskärmar behövs för skolfastigheten för att klara bullernivåerna på skolgården. Bullerskärmar kommer inte att hindras från att placeras ovanför u-området i plankartan. U-område har utökats med en mindre yta vid skolfastighetens nordöstra del i syfte att underlätta för SVOAs underhållsfordon att angöra u-område. Bullerskärmar bibehålls inom u-område men genom en ny planbestämmelse ska grundläggning av bullerskärmar godkännas av ledningsinnehavare.*

*För kvarter L finns det inga entréer eller balkonger på fasaden ut mot u-området. Stadens bedömning är att sätta marknivåer inte kommer att påverka avloppsledningen som är byggd i etapp 1. Nivåer från systemhandlingarna kommer inte att föras in på plankartan eftersom det är nivåer som har tagits fram i tidiga skeden. Det kommer att bli höjdskillnader mellan systemhandling*

*och projekterad skolgård. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att befintliga ledningar inte kommer att påverkas av en marginal höjning/avvikelse i marknivå.*

*Stadsbyggnadskontoret kommer att revidera handlingarna enligt KLMS synpunkter.*

*De illustrationslinjer trafikkontoret vill att stadsbyggnadskontoret tar bort från plankartan är inte juridiskt bindande och innebär därför ingen låsning som trafikkontoret påstår. De fyller dessutom en viktig funktion för att öka detaljplanens läsbarhet.*

*Stadsbyggnadskontoret anser därför att det är viktigt att linjerna finns kvar på plankartan. Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikkontoret vill att u-området på allmän platsmark samt GÅNG ska tas bort i plankartan. U-området över allmän platsmark kommer att tas bort från plankartan. Däremot ser stadsbyggnadskontoret det finns ett behov av att behålla GÅNG för att säkerställa gångvägen.*

*Sisab har lämnat synpunkter på plankartan angående avgränsning av plusmark, att planbestämmelsen som reglerar hur många procent av skolvolyten som får vara sex våningar revideras samt redaktionella fel i planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret kommer att revidera planhandlingarna enligt Sisabs önskemål.*

## **Skola**

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret har utformningsbestämmelser för skolan eftersom det är viktigt att säkerställa att skolan byggs med kvalitet. Söder om kvarter J ligger Årstafältets park. Även om friytan inne på skoltomten inte når upp till Boverkets rekommendationer är stadsbyggnadskontorets bedömning att parken är en stor tillgång för barnen när det gäller friyta. Efter granskning har Stockholms parkering studerat garaget under kvarteret närmare. I granskningsförslaget skulle garaget vara nedgrävt med en halv till en våning över mark. Nu kommer garaget att bli helt nedgrävt. Det säkerställs med höjder för garagetaket på plankartan. Garaget kommer att tåla plantering och skötsel på skolgården. Det pågår diskussioner mellan Sisab, Utbildningsförvaltningen och Stockholm parkering för att utformningen av garaget ska bli så bra som möjligt. Garaget kommer inte att placeras under ett annat kvarter. Prickmarken på den södra delen av kvarteret kommer inte att omvandlas till byggrätt. Eventuella merkostnader för uppförandet av skolan är inte en planfråga.*

*Efter granskning har Stockholms parkering studerat garaget under kvarteret närmare. I granskningsförslaget skulle garaget vara*

*nedgrävt med en halv till en våning över mark. Nu kommer garaget att bli helt nedgrävt, Det säkerställs med höjder för garagetaket på plankartan. Garaget kommer att tåla plantering och skötsel på skolgården. Då garaget kommer att vara helt nedgrävt kommer det vara möjligt att genomföra den gröna gård som krävs för att uppnå GYF 0,8. Det pågår diskussioner mellan Sisab, Utbildningsförvaltningen och Stockholm parkering för att utformningen av garaget ska bli så bra som möjligt. Diskussionerna innefattar även på vilken gata garageinfarten ska placeras. Garaget kommer inte att placeras under ett annat kvarter.*

## Gator och trafik

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar att Trafikverket efterfrågar att avtalsskrivning och uppföljning sker efter det att planen godkänns i stadsbyggnadsnämnden. Kontoret noterar att trafikkontoret ser svårigheter med en bra utformning av ett gångfartsområde. Stadsbyggnadskontoret anser att föreslagen utformning uppfyller kraven på en trafiksäker lösning. Det ska inte bli någon vändplats i slutet av lokalgatan, utan det är möjligt för trafiken att köra runt. För garaget på kvarter J pågår diskussioner med utbildningsförvaltningen, Sisab och Stockholm parkering för att hitta en bra lösning för garaget och garagets infart. Stadsbyggnadskontoret noterar att Samarbetsnämnden Årsta Partihallar är positiva till att trafikplaneringen har utvecklats genom samverkan och att trafikutredningen som tagits fram är godtagbar.*

## Gång- och cykeltrafik

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna med Årstafältet och att de önskar delta aktivt i det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena. De menar även på att cykelvägnätet är attraktivt och kopplar an till nätet utanför planområdet på ett tillfredställande sätt.*

## Parkering

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar att trafikkontoret i stort ser positivt på hur parkering har redovisats i planhandlingarna. Planhandlingarna kompletteras med att all besöksparkering sker inom kvartersmark i enlighet med angränsande etapp 4a.*

## Tillgänglighet

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret delar trafikkontorets uppfattning om att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré men medger att planens komplexitet gör att vissa avsteg i undantagsfall kan komma att behöva göras.*

## Kollektivtrafik

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar och ser positivt på att trafikförvaltningen önskar ha en fortsatt dialog med Staden om tunnelbanans utbyggnad samt framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.*

## Geoteknik

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*En riskanalys för schaktarbeten tas fram under genomförande om schaktarbeten inom kvarteren görs. Stadsbyggnadskontoret noterar samarbetsnämndens synpunkter på risk för marksänkningar och bekräftar att omfattande markförstärkningar är planerade i genomförandet.*

## Buller och vibrationer

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Efter granskning har bullerutredningarna för kvarter K och L kompletterats med vibrationsberäkning enligt Länsstyrelsens synpunkter. Stadsbyggnadskontoret noterar att Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser behov av att trafikbullerförordningens bestämmelser läggs in i plankartans bestämmelser. En planbestämmelse om att "Gällande riktlinjer för buller ska klaras för bostäderna" skrivs in på plankartan.*

*Trafikverket vill att planbestämmelsen för bullerskärmar runt skolgården ska ändras från "bullerskärmar får uppföras" till "bullerskärmar ska uppföras". Planbestämmelsen kommer att ändras enligt Trafikverkets önskemål. Utbildningsförvaltningen lyfter risken med att bullerplanken minskar siktlinjer och luftgenomströmning på skolgården. Bullerplanken kommer att uppföras i olika höjder beroende på hur bullerutsatt läget är. Bullerplanken kommer dock inte att bli så höga att de kommer hindra luft från att komma in i området. När det gäller industribuller från Årsta partihallar har de övergripande frågorna*

*behandlats i trafikutredningen för hela Årstafältet. Inga uteplatser eller balkonger kommer att placeras åt Årsta parthallar-sidan till.*

## Skyfall, dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer att komplettera plankartan med en generell planbestämmelse som medger att åtgärder behöver vidgas för att förhindra att skyfallsvatten rinner vidare mot Huddingevägen. Enligt beräkningar i PM:et "Årstafältet E04 Modellrapport och resultat Skyfallskartering 2021-09-20" framgår att vattendjupet är lågt inom etapp 4 och för de mesta med upp till 25 cm. Utryckningsfordon kan hantera ett vattendjup upp till 50 cm trots att det inte uppstår vattendjup över 50 cm inom etapp 4. Det förväntas därför att räddningstjänsten kan ta sig fram inom planområdet vid klimatkompenserat 100-årsregn. Stadsbyggnadskontoret noterar att Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på de justeringar och tillägg som gjorts i dagvattenutredningarna efter SVOAs synpunkter i samråd.*

## Luftkvalitet

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret för Trafikverkets synpunkt angående spridningsberäkningar vidare till berörda byggaktörer för vidare utredning i genomförandeskedet. Stadsbyggnadskontoret noterar att Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt.*

## Risk

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Huddingevägen är visserligen primär i delen som går i tunnel, men delen som löper förbi planområdet är sekundär. Riskutredningen visar att risknivåerna är på en nivå där åtgärder bör genomföras och ett antal åtgärder som skyddar mot de aktuella olycksscenarierna föreslås så att det då bedöms vara rimligt att kunna bygga på 25 meters avstånd.*

*I den första versionen av riskutredningen från 2017 antogs samtliga tankbilstransporter gå förbi planområdet och även transporter med gasflaskor räknades utgöra samma risk som tankbilstransporter. Den beräknade samhällsrisk blev då relativt hög. I den reviderade riskutredningsrapporten från 2020 drogs slutsatsen att det är att överskatta risken att ta med transport av gasflaskor i beräkning av individ och samhällsrisk. I version 2.3 av riskutredningsrapporten, daterad 2021-11-05, har detta motiverats med att olycka med enskilda flaskor inte kan orsaka konsekvenser*



*på den nivån att de kan jämföras med tankbilstransporter. Om 25 meters avstånd hålls till vägen bedöms det vara tillräckligt för att hantera eventuella risker med transport av gasflaskor, även ett kortare avstånd skulle kunna vara tillräckligt men den frågan utreds inte vidare.*

*I utredningen görs också antagandet 25 % av antalet transporter med brandfarlig gas till de identifierade målpunkterna i området går förbi planområdet. SSBF anser att antagandet borde kontrolleras med verksamhetsutövaren. Efter samtal med transportföretaget som levererar brandfarlig gas till tankställen för fordonsgas och till verksamheten som lagrar och lastar om gas har detta antagande stärkts. Huvudsakliga transportvägar för brandfarlig gas har förtydligats i rapporten under kapitel 4.1.1. Det sker sällan transporter med brandfarlig gas förbi planområdet.*

*Även om ett antal målpunkter i närområdet har identifierats är det inte fastställt att transporter till dessa passerar planområdet. Det finns ett flertal andra sekundära transportleder för farligt gods som kan användas och det är huvudsakligen de andra vägarna som används enligt transportföretaget.*

*I beräkningarna har ett snittvärde för tätbebyggt område i en större stad använts. Det kan vara rimligt att som SSBF påpekar använda en högre persontäthet eftersom det är mycket tät bebyggelse som planeras relativt nära vägen. Beräknat på de planerade bostäderna har persontätheten därför räknats upp från 12 000 personer/km<sup>2</sup> till 30 000 personer/km<sup>2</sup>. Även med denna höjning av persontätheten blir risknivåerna liknande de som tidigare angetts. Ett beräkningstekniskt fel har också upptäckts i riskutredningen. I tidigare utredning sattes skyddsavståndet 5 meter kortare än vad som var avsett när de olika skyddsavstånden prövas. De reviderade beräkningarna av samhällsrisk ger inte anledning att justera slutsatserna och rekommenderade åtgärder.*

*SSBF påpekar att höjdförhållandena mellan väg och planområde inte framgår av riskutredningen. Höjdskillnaderna framgår dock av plankartan. I tidigare version av riskutredningen angavs att någon typ av barriär mot brännbar vätska behöver regleras i form av höjdsättning, mur, vall eller dike. Eftersom höjdskillnader anges i plankartan ska det inte regleras dubbelt genom att även ange det som en skyddsbestämmelse. Det bedöms därför att det är tillräckligt med den höjdsättning som framgår av plankartan.*

## **Energiförsörjning**

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar hyresgästföreningen Sydost synpunkt angående återvinning av energi i spillvattnet. Återvinning av energi i spillvattnet är inte en planfråga. I plankartan finns det*

*två nya nätstationer. Stadsbyggnadskontoret noterar även Ellevios önskemål om delaktighet i fortsatt planering och genomförande.*

### Teknisk försörjning

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Diskussion pågår mellan Telia och Stockholm parkering om möjligheten att behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge.*

*Det pågår en diskussion mellan SVOA, Sisab och Stadsbyggnadskontoret kring hur ytorna ovanpå u-området kan möbleras på skolfastigheten. Beskrivningen för prickad mark kommer inte att revideras. SVOA har möjlighet att angöra u-området från gångvägen. Kvarter L kommer inte att några entréer, balkonger eller uteplatser mot u-området. Stadens bedömning är att ledningarna inte kommer att påverkas. Därför kommer inte sättningsberäkningen att kompletteras med en känslighetsanalys. Nivåerna som sattes i systemhandlingarna är framtagna i ett tidigt skede. Mellan systemhandling och den projekterade skolgården kommer det att finnas höjdskillnader. Det är inte önskvärt att låsa fast höjderna i plankartan.*

### Avfall

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets och Stockholm Vatten och Avfalls medskick till fortsatta planering och genomförande.*

### Näringsliv

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret upplyser om att en handelslivsutredning har tagits fram som berört delar av samarbetsnämndens resonemang. Övriga delar hanteras av staden på en övergripande nivå där det ingår i planeringen för exploatering på stadens mark att både planera för bostäder och arbetsplatser.*

### Kulturmiljö

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar att Skönhetsrådet anser att det är negativt att pilallén inte bevaras och att de tycker att exploateringen är för hög. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att den vägbank som går längs med pilallén inte har de kulturvärden som*

*gör den värd att bevara. Förslag till kompensationsåtgärder för pilallén finns framtagna av Calluna.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar att Samfundet St Eriks anser att en 10 meters skyddszon på vardera sidan om Göta Landsväg inte är tillräcklig och förespråkar ett avstånd på 50 meter. Stadsbyggnadskontoret delar inte den bedömningen och hänvisar till Länsstyrelsens bedömning att 10 meters skyddszon är i linje med vad som krävs för att fornlämningens läsbarhet och skydd från skada och slitage ska kunna erhållas.*

### **Revidering efter granskning**

Inkomna synpunkter föranleder mindre ändringar i planbeskrivning och plankarta. Följande ändringar av planförslaget har gjorts efter granskning.

- Planbestämmelsen om bullerskärmar ändras från ”bullerskärmar får uppföras” till ”bullerskärmar ska uppföras”. Det har även reglerats hur bullerskärmar ska utföras inom u-område.
- Planbeskrivningen kompletteras gällande beskrivning av 3D-fastighetsbildning, genomförandet av P1 och P2 samt genomförandet av E1 och E2 enligt lantmäteriets yttrande.
- Planbeskrivning kompletteras gällande befintlig dagvattenbrunn.
- Planhandlingarna kompletteras med att all besöksparkering sker inom kvartersmark i enlighet med angränsande etapp 4a.
- Planbeskrivningen revideras gällande garaget under kvarter J (skolan).
- Plankartan kompletteras med höjder för garaget under kvarter J.
- Omformulering av planbestämmelse ”f4”
- Förtydligande av planbestämmelse ”f6”
- Införande av nya planbestämmelser till följd av ett parkeringsgarage under skolgården.
- U-område utgår inom allmän platsmark.
- Utökat u-område med en mindre yta.
- Införande av en ny planbestämmelse om buller ”gällande riktlinjer för buller ska klaras för bostäderna”.
- Planbestämmelse om åtgärder som behöver vidgas för att förhindra att skyfallsvatten rinner vidare mot Huddingevägen, läggs till plankartan.
- Planbestämmelse om vibration läggs till plankartan.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på utveckling av den nordöstra delen av Årstafältet i enlighet med planförslaget. Planförslaget innebär ett värdefullt tillskott av bostäder i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge. Aktuellt förslag utgör en del av en framtida stadsväv som knyter ihop omkringliggande stadsdelar. Planerad bebyggelse möjliggör en trygg och mer levande miljö längs de gator som omgärdar planområdet. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål. Planområdet ingår i tunnelbanans influensområde.

Från de inkomna synpunkterna har en intressekonflikt mellan exploatering av området och dess påverkan på bl.a. naturvärde (pilallén) identifierats. Även ett par yttranden har inkommit med kritiska synpunkter på bebyggelsens höjd, skala och exploateringsgrad.

Avvägningar mellan bland annat ovanstående synpunkter och planens betydelse för att uppnå bostadsmålen samt uppfylla programmets intentioner, målsättning och visioner har gjorts. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och att de positiva effekter som detaljplanen har överväger de föga negativa inverkan som ett genomförande av detaljplanen kan få för området.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen och att stadsbyggnadsnämnden överlämnar detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande efter att erforderliga genomförandebeslut har fattats av exploateringsnämnden.

Anna Lina Axelsson  
planchef

Renoir Danyar  
stadsplanerare