

## **Granskningsutlåtande nr 2**

### **Detaljplan för Postgården 1 m fl. (Årstafältet etapp 3) i stadsdelen Östberga, Dp 2014-15979**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Granskning nr 2 .....	3
<b>Synpunkter inkomna under granskning.....</b>	<b>3</b>
Remissinstanser .....	3
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning nr 1 och nr 2 som ej tillgodosetts .....</b>	<b>7</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>8</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>13</b>

#### **Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)  
[start.stockholm/detaljplaner](http://start.stockholm/detaljplaner)

## Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra bostäder, skola, idrottshall och förskolor på Årstafältet. Planförslaget skickades ut för granskning 2023-06-21 – 2023-08-23. Under granskningen har 13 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker eller har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak vad gäller friytan på skol- och förskolegårdar, utökad flexibilitet för utbyggnad av elnätsstation, utökad gatubredd för anpassning till stombussar, reglering av tekniska lösningar på fasad, brandsäkerhet samt angöring, trafik och parkering. Ingen sakägare eller övriga boende har framfört några synpunkter.

Kontoret bedömer att förslaget är en god avvägning mellan olika intressen och att föreslagen markanvändning är lämplig. De intressekonflikter som identifierats under planprocessen har på olika sätt beaktats och hanterats. Sammantaget bedöms de olika avvägningarna vara lämpliga och ger kvaliteter och mervärden som bidrar till Årstafältets vision om ett kvalitativt stadsliv.

Inkomna synpunkter föranleder följande ändringar av planförslaget:

- justering i planbeskrivningen där en felaktig formulering tagits bort kopplat till brandsäkerhet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att fördelarna med en ny stadsdel och alla de tillkommande bostäderna överväger påverkan på de faktorer som nämnts ovan. Justeringen av planhandlingarna förändrar heller inte planförslagets utformning och kontoret bedömer därför inte att planen behöver sändas ut på granskning igen.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att göra det möjligt att genomföra stadens strategi att utveckla Årstafältet till en attraktiv och varierad stadsdel. Denna detaljplan utgör den tredje bebyggelseetappen på Årstafältet och omfattar en del av fältets västra sida. Planområdet ligger centralt i den

nya stadsdelen och är av stor betydelse för att genomföra idén om att länka samman den nya bebyggelsen på Årstafältet med intilliggande stadsdelar och skapa en levande stadsbygd. Detaljplaneförslaget följer översiktsplanen där Årstafältet ingår i den centrala stadens utvidgning och är av stor betydelse för att koppla samman områdena intill.

Planen gör det möjligt att bygga 463 bostäder i tre kvarter, en grundskola F-9 för ca 900 elever, två förskolor med sammanlagt 10 avdelningar, en fullstor idrottshall, en elnätstation och lokaler för centrumändamål.

## Granskning nr 2

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 21 juni – 23 augusti 2023. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet eller granskning nr 1 skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 21 juni 2023. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Östberga kulturhus 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 granskning nr 2. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### Remissinstanser

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.

#### Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Förvaltningen yttrar sig om att det är viktigt att hänsyn tas till Region Stockholms riktlinjer i RiGata-buss vad gäller t.ex. gatubredder och utformning av hållplatser när dessa projekteras. De vill även fortsatt hänvisa till det yttrande avseende utformning för busstrafik som gavs i föregående granskning. De medger att gatubredderna har utökats men menar på att det finns fortsatt utrymmen som inte uppfyller kraven i RiGata-buss exempelvis vid hållplats samt angöring.

Förvaltningen lyfter även att det finns behov av att föra en fortsatt dialog avseende stadsexpressbuss 5 genom Årstafältet. Stadsbussexpress 5 planeras enligt Regions Stockholms

kollektivtrafikplan mellan Karolinska i Solna via Liljeholmen till Östberga. Tidigare sträckningsutredning har pekat ut huvudgatan möjligt stråk för bussen. För stadsexpressbussar krävs en särskilt god framkomlighet och kraven är högre än de ska-krav som finns i RiGata-buss. Förvaltningen välkomnar en fortsatt dialog med Stockholm stad avseende bussframkomlighet i Årstafältet och Östberga.

Förvaltningen påvisar även att utbyggnaden av tunnelbanan kommer innebära störning av buller och vibrationer från anläggningsarbeten. De menar på att det är av stor vikt att informationsutbyte och samordning sker mellan projekten under byggtiden.

#### Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

SVOA meddelar i sitt yttrande att de vid detta granskningstillfälle inte har några synpunkter på de justeringar som har genomförts.

#### Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen yttrar sig om att de inte har några nya synpunkter sedan den första granskningen eller samrådet om rubricerat planförslag.

#### Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet)

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om ökad friyta för förskolan i kvarter A. De påvisar också att det vore önskvärt om det specifika tekniska behovet av solavskärmning kunde lösas på annat sätt än i form av fasadutsmykning.

#### Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

SSBF skriver i sitt yttrande att det behöver finnas förutsättningar att projektera bra lösningar för brandsäkerhet och att detta måste säkerställas redan i planskedet. De menar på att de främst gäller framkomlighet för räddningsfordon samt utrymningsmöjligheter. SSBF påvisar också att ifall nödutrymning av boende med hjälp av räddningstjänstens fordon bedöms framkomlighet och uppställningsytor kunna klaras från kommunal gata. Förutsatt att kommunen är villig att upplåta sin mark/gata som uppställningsplats under hela byggnadens livstid. Stockholm stad behöver anser SSBF då behöver se över eller ta fram en alternativ utrymningsstrategi för byggnaderna om kommunen vill göra ex markarbeten eller renovering av den gata som utgör uppställningsplats. De tillägger också att det är tveksamt om SSBF kan utgöra sekundär utrymningsväg från innergård då det blir en komplex insats och bör därför i möjligaste mån undvikas. SSBF förordar därför att stadsbyggnadskontoret (SBK) gör inriktningen att utrymning sker utan hjälp av räddningstjänsten och önskar att SBK förtydligar i planbeskrivningen att olika alternativ för utrymning bör utvärderas.

SSBF påvisar också att formuleringen ”Detta gäller även för byggnaderna i kvarter 3D (skolan, idrottshallen och förskolan.)”, i planbeskrivningen på sida 54, är felaktig och vill upplysa om att skolan och idrottshall inte är kompatibel med byggreglerna och bör utgå.

SSBF skriver även i sitt yttrande att de ser positivt på att brandpostsystemet kommer byggas ut. Det lyfter däremot fram att de behöver klargöras vem som bär ansvaret för detta då det annars kan hamna mellan stolarna och kan bli svårt om frågan ställs i senare skede.

#### Trafikverket

Trafikverket har granskat remisshandlingarna och har inget att erinra.

#### Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att skapa ny bebyggelse i ett kollektivtrafiknära läge. Det är även positivt med en hög ambitionsnivå för att tillskapa goda möjligheter att ta sig inom, till och från området med cykel.

Ett generellt medskick för planering för en ny stadsdel i denna skala är att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar.

I detaljplaneförslaget föreslås en ny gatustruktur som kopplas till den föreslagna bebyggelsen. Ett medskick är att gatustrukturen måste kunna användas även under tiden för utbyggnad av Årstafältets olika etapper, vilket blir svårt att avläsa nu när denna detaljplans gator avslutas mot en gata utanför detaljplaneområdet.

Beskrivning av hur trafiksäker varuförsörjning och avfallshantering för skolan och förskolorna är tänkt att fungera saknas. Angöring föreslås ske i gatan, men var i gatan det kan ske på ett trafiksäkert sätt behöver redovisas tydligare. Angöring ska i första hand ske på kvartersmark. Även tillgänglig parkering för rörelsehindrad måste kunna hanteras inom kvartersmark.

Gata 3 föreslås vara en parkbrygga/aktivitetsbrygga. Vilka trafikfunktioner och vilka trafikrörelser som kommer att behöva finnas på parkbryggan/aktivitetsbryggan är otydligt utifrån planbeskrivningen och behöver förtydligas, det beskrivs enbart att trafiken ska begränsas och att bara de som behöver ska köra där.

Dock saknas beskrivning av hur detta ska säkerställas. Möjlighet att vända innan anslutning mot parkbryggan saknas för att kunna freda parkbryggan i så stor utsträckning som möjligt. För att ett gångfartsområde ska ha förutsättning att fungera på önskat sätt ska vissa kriterier uppfyllas. Bland annat ska leverans- och angöringsbehovet vara litet, fordonsmängderna bör understiga 1000 fordon per dygn och antalet gående förväntas tydligt överstiga antalet fordon.

Trafikkontoret saknar en tydlig redovisning av motiveringar kring parkeringstalet för bil. Det är positivt att mobilitetsåtgärder lyfts fram som möjliga för byggaktörer att använda, men detta är ingen garanti. Det tal som kan sättas i detaljplaneskedet är det lägesbaserade talet, andra justeringar redovisas i senare skeden. Det är även viktigt att redovisa hur besöksparkeringen löses. Kontoret ser positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage under mark, och att även tillgänglig parkering hanteras inom kvartersmark. Cykelparkeringstalet är satt till 2,5 parkeringar per lägenhet, vilket bedöms som rimligt för området.

#### Stockholm Exergi

Stockholm Exergi meddelar i sitt yttrande att de inte har några befintliga ledningar som blir påverkade av aktuell detaljplan och har inget att erinra.

#### Miljöförvaltningen

Förvaltningen framför att de synpunkter de tidigare framfört gällande buller har utretts och redovisats i planhandlingarna i tillräcklig utsträckning. De menar på att planförslaget har justerats på sådant sätt att samtliga bostäder uppfyller kraven enligt bullerförordningen.

#### Ellevio

Ellevio framför i sitt yttrande att det är viktigt att Ellevios kablar ges erforderligt utrymme i marken närmast nätstationen. De önskar även att E-områdets begränsningsbestämmelser i form av prickad mark och byggrättskontur tas bort i plankartan. Nätstationer är föremål för revidering under planens livslängd och kan variera avseende modell och storlek, och därför är planbegränsningar för E-område ett onödigt hinder. Ellevio lokalnät önskar fortsatt delta i ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten menar på att det inte framgår hur ledningsrätter och servitut behöver ändras eller upphävas, hur detta

ska ske, huruvida planstöd på ny plats lämnats samt huruvida överenskommelse finns mellan berörda parter avseende förändringarna. De påvisar att beskrivningen av de fastighetsrättsliga konsekvenserna behöver utökas i planbeskrivningen.

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning nr 1 och nr 2 som ej tillgodosetts**

- Planen ska möjliggöra för tunnelbana i plankartan.
- Planen ska i plankartan reglera hur bebyggelse vid en framtida utbyggnad av tunnelbanan påverkas av vibrationer i marken från tunnelbanan.
- Planera och bygg ut tunnelbana i samband med etappen.
- Utformningen av gatorna behöver studeras vidare och måtten behöver ses över i det fortsatta arbetet för att hantera, angöring (även på kvartersmark), lastning och lossning, parkering (inkl. parkering för funktionshindrade) samt säkra gator för barn, äldre och synskadade.
- Gatan mellan skolan och parken borde planeras för att vara bilfri eller planläggas så att biltrafik inte tillåts.
- Ett x-område bör införas genom skolgården för att öka kopplingen i nord-sydlig riktning genom området.
- Biltrafik och cykeltrafik bör inte tillåtas på gatorna runt skolan.
- Förgårdsmarken ska vara 2,5 meter.
- Illustrationslinjer för gator ska plockas bort ur plankartan.
- Trädalléerna ska ritas in i plankartan.
- Friyta per barn, samt total yta, för skolor och förskolor är för liten och ska vara större.
- Förskolor ska inte placeras i bostadskvarter med gemensam gård med de boende.
- Takytor ska inte användas som en del av en förskolegård i ett bostadskvarter.
- Elnätsstationen ska inte placeras i anslutning till skolkvarteret.
- Alla entréer ska alltid vara tillgängliga, inklusive sekundärentréer.
- Landskapsbilden och avläsbarheten av kulturlandskapet ska inte påverkas negativt.
- Planen tar delar av den befintliga golfanläggningen i anspråk och försämrar möjligheten att bedriva golfverksamheten i nuvarande form.
- Stadens grönytor ska bevaras och Årstafältet ska återställas till ursprungsskick.
- Exploateringen bör vara högre.
- Exploateringen bör vara lägre.

- Alla kvarter ska vara slutna.
- Vissa av kvarteren har en för monoton och sluten utformning.
- Planen bör innehålla gymnasieskola, simhall, och kommersiellt centrum.
- En högre ambitionsnivå för miljöteknik med t.ex. passivhus, solpaneler och andra energilösningar ska ingå i planeringen
- Verksamheten på Postgården 2 och 4 påverkas av planens genomförande.
- Förskolegårdarna bör utökas.
- Elnätsstationens prickmark tas bort på plankartan.
- Gatubredder behöver breddas ytterligare för att tillgodose bussar
- Tillgänglig parkering och angöring bör ske på kvartersmark.
- Önskemål om att det vore önskvärt om det specifika tekniska förslaget på solavskärmning på skolan kunde lösas på annat sätt.
- Utökad beskrivning av de fastighetsrättsliga konsekvenserna.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

### Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet påvisar att det vore önskvärt om det specifika tekniska behovet av solavskärmning kunde lösas på annat sätt än i form av fasadutsmyckning.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Solavskärmningen är en viktig funktion för skolan för att kunna säkerställa att skolans verksamhet kan bedrivas på ett lämpligt sätt. SISAB har under planprocessens gång tagit fram ett förslag på utformning som både stämts av mot helheten för etappen men även hur skolans utformning enskilt ger för uttryck både inom kvarteret samt ut mot allmän plats. Utifrån den kunskap som framkommit under processens gång ser kontoret det inte som motiverat att reglera specifik lösning för solavskärmning på plankartan.*

### Störningar och buller

Trafikförvaltningen påpekar i sitt yttrande att utbyggnaden av tunnelbanan kommer innebära störning av buller och vibrationer från anläggningsarbeten. De menar på att det är av stor vikt att informationsutbyte och samordning sker mellan projekten under byggtiden.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Inom Årstafältsprojektet pågår det redan informationsutbyte och samordning mellan staden och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) inom ramen för utbyggnaden och tunnelbanan. Detta kommer även vara reglerat i ett övergripande genomförandeavtal att båda*



*parter (FUT och Staden) ska samordna bl a byggtrafik och annan logistik. I avtalen med byggaktörerna i etapp 3 har Staden dessutom skrivit in att de har skyldighet att hålla sig informerade om kommande tunnelbaneutbyggnad hos FUT.*

#### Skolgården och förskolegårdarna

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om ökad friyta för förskolan i kvarter A.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret har under programskedet och planprocessen för detaljplaneetapp 3 (samt övriga etapper) arbetat med skolgården och förskolegårdarnas förutsättningar utifrån deras närhet till parken. I parken planeras för särskilda ytor för förskoleverksamhet, avgränsade genom staket och med toaletter och andra nödvändiga faciliteter för att verksamheterna ska kunna fungera. Det finns även ytor för lek och spontanidrott för skoleleverna på aktivitetsbryggan, samt stora öppna ytor i parken. Kontoret ser ett stort värde i parken och att den kan nyttjas av förskolor och skolor.*

#### Energiförsörjning

Ellevio framför i sitt yttrande att det är viktigt att Ellevios kablar ges erforderligt utrymme i marken närmast nätstationen. De önskar även att E-områdets begränsningsbestämmelser i form av prickad mark och byggrättskontur tas bort i plankartan. Nätstationer är föremål för revidering under planens livslängd och kan variera avseende modell och storlek, och därför är planbegränsningar för E-område ett onödigt hinder. Ellevio lokalnät önskar fortsatt delta i ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*I genomförandet och inför genomförandet jobbar staden aktivt med att säkerställa att Ellevios ledningar får erforderligt med utrymme i marken. Syftet med prickmarken och begränsa elnätsstationens byggrätt är att undvika risken för intilliggande skolbebyggelse att utsättas för strålning inom 8 meter från elnätsstationen. Efter dialog med Ellevio har prickmarken placerats på ett sätt som ser till så att tillräckliga avstånd kan bibehållas. Kontoret ser det därför inte som lämpligt att ta bort prickmarken från plankartan.*

#### Räddningstjänst

SSBF skriver i sitt yttrande att det behöver finnas förutsättningar att projektera bra lösningar för brandsäkerhet och att detta måste säkerställas redan i planskedet. De menar på att de främst gäller framkomlighet för räddningsfordon samt utrymningsmöjligheter. SSBF påvisar också att ifall nödutrymning av boende med hjälp av

räddningstjänstens fordon bedöms framkomlighet och uppställningsytor kunna klaras från kommunal gata. Förutsatt att kommunen är villig att upplåta sin mark/gata som uppställningsplats under hela byggnadens livstid. Stockholm stad behöver anser SSBF då behöver se över eller ta fram en alternativ utrymningsstrategi för byggnaderna om kommunen vill göra ex markarbeten eller renovering av den gata som utgör uppställningsplats. De tillägger också att det är tveksamt om SSBF kan utgöra sekundär utrymningsväg från innergård då det blir en komplex insats och bör därför i möjligaste mån undvikas. SSBF förordar därför att stadsbyggnadskontoret (SBK) gör inriktningen att utrymning sker utan hjälp av räddningstjänsten och önskar att SBK förtydligar i planbeskrivningen att olika alternativ för utrymning bör utvärderas.

SSBF påvisar också att formuleringen ”Detta gäller även för byggnaderna i kvarter 3D (skolan, idrottshallen och förskolan.)”, i planbeskrivningen på sida 54, är felaktig och vill upplysa om att skolan och idrottshall inte är kompatibel med byggreglerna och bör utgå.

SSBF skriver även i sitt yttrande att de ser positivt på att brandpostsystemet kommer byggas ut. Det lyfter däremot fram att de behöver klargöras vem som bär ansvaret för detta då det annars kan hamna mellan stolarna och kan bli svårt om frågan ställs i senare skede.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Förutsättningar för att kunna projektera bra lösningar för brandsäkerhet har säkerställts i planskedet. Slutgiltiga projekteringar görs senare i bygglov och genomförandet men under planprocessens gång har möjligheten att lösa de krav och riktlinjer som finns säkerställts. De synpunkter som SSBF lyfter angående anpassning av allmän plats tar staden med sig i det fortsatta arbetet med att projektera och planera för gatumiljöerna. Formuleringen som SSBF påvisar är felaktig tas inför godkännandet av planen bort från planbeskrivningen. Även frågan om vem som bär ansvar för utbyggnaden av brandpostsystemet tas vidare i stadens fortsatta arbete med projektet.*

#### **Trafik**

Förvaltningen yttrar sig om att det är viktigt att hänsyn tas till Region Stockholms riktlinjer i RiGata-buss vad gäller t.ex. gatubredder och utformning av hållplatser när dessa projekteras. De vill även fortsatt hänvisa till det yttrande avseende utformning för busstrafik som gavs i föregående granskning. De medger att gatubredderna har utökats men menar på att det finns fortsatt utrymmen som inte uppfyller kraven i RiGata-buss exempelvis vid hållplats samt angöring.

Förvaltningen lyfter även att det finns behov av att föra en fortsatt dialog avseende stadsexpressbuss 5 genom Årstafältet. Stadsbussexpress 5 planeras enligt Regions Stockholms kollektivtrafikplan mellan Karolinska i Solna via Liljeholmen till Östberga. Tidigare sträckningsutredning har pekat ut huvudgatan möjligt stråk för bussen. För stadsexpressbussar krävs en särskilt god framkomlighet och kraven är högre än de ska-krav som finns i RiGata-buss. Förvaltningen välkomnar en fortsatt dialog med Stockholm stad avseende bussframkomlighet i Årstafältet och Östberga.

I detaljplaneförslaget föreslås en ny gatustruktur som kopplas till den föreslagna bebyggelsen. Ett medskick är att gatustrukturen måste kunna användas även under tiden för utbyggnad av Årstafältets olika etapper, vilket blir svårt att avläsa nu när denna detaljplans gator avslutas mot en gata utanför detaljplaneområdet.

Beskrivning av hur trafiksäker varuförsörjning och avfallshantering för skolan och förskolorna är tänkt att fungera saknas. Angöring föreslås ske i gatan, men var i gatan det kan ske på ett trafiksäkert sätt behöver redovisas tydligare. Angöring ska i första hand ske på kvartersmark. Även tillgänglig parkering för rörelsehindrad måste kunna hanteras inom kvartersmark.

Gata 3 föreslås vara en parkbrygga/aktivitetsbrygga. Vilka trafikfunktioner och vilka trafikrörelser som kommer att behöva finnas på parkbryggan/aktivitetsbryggan är otydligt utifrån planbeskrivningen och behöver förtydligas, det beskrivs enbart att trafiken ska begränsas och att bara de som behöver ska köra där. Dock saknas beskrivning av hur detta ska säkerställas. Möjlighet att vända innan anslutning mot parkbryggan saknas för att kunna freda parkbryggan i så stor utsträckning som möjligt. För att ett gångfartsområde ska ha förutsättning att fungera på önskat sätt ska vissa kriterier uppfyllas. Bland annat ska leverans- och angöringsbehovet vara litet, fordonsmängderna bör understiga 1000 fordon per dygn och antalet gående förväntas tydligt överstiga antalet fordon.

Trafikkontoret saknar en tydlig redovisning av motiveringar kring parkeringstalet för bil. Det är positivt att mobilitetsåtgärder lyfts fram som möjliga för byggaktörer att använda, men detta är ingen garanti. Det tal som kan sättas i detaljplaneskedet är det lägesbaserade talet, andra justeringar redovisas i senare skeden. Det är även viktigt att redovisa hur besöksparkeringen löses. Kontoret ser positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage under mark, och att även tillgänglig parkering hanteras inom kvartersmark. Cykelparkeringstalet är satt till 2,5 parkeringar per lägenhet, vilket bedöms som rimligt för området.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

När det kommer till Trafikförvaltningens synpunkter om breddning av gator efter buss har staden under planprocessen gjort anpassningar efter Region Stockholms riktlinjer i den mån det varit möjligt. En viktig utgångspunkt för staden har varit att möjliggöra att buss ska kunna trafikera längs med huvudgatan och anpassningar har gjorts för att detta ska kunna ske. Staden delar också trafikförvaltningens synpunkter om vikten av dialog om stadsbussexpress 5 och kommer jobba aktivt för att säkerställa att dialogen fortsätter. Angående trafikkontorets synpunkter om att befintliga gator måste kunna trafikeras under genomförandeskedet framgår även av planbeskrivningen att tillfälliga gatulösningar kommer att anordnas i de fall som behövs. Angöring till skola och förskola är planerad i gata som trafikkontoret mycket riktigt påvisar. Kontoret har i diskussion med övriga förvaltningar inom staden gjort svåra avvägningar med syfte att erhålla en tillräckligt stor friyta för förskolegård samt skolgård. Angöring har där det bedömts vara lämplig på gatumark föreslagits som alternativ till en placering på kvartersmark. Om trafikkontoret efterfrågar specifika lösningar hur detta är planerat inleder projektet gärna en dialog om detta för att tydliggöra mer i detalj hur angöringen är tänkt att ske. Angående trafikkontorets synpunkt att i så stor utsträckning som möjligt undvika trafik till parkbryggan kan kontoret förtydliga att tanken är att trafiken ska kunna vända in mot lokalgatorna. Angöring och garageinfarter har även anpassats utifrån denna förutsättning för att i största möjliga mån undvika att leda trafik ner längs parkbryggan. Det finns även planerat för utrymme att vända med personbil i den första delen av gångsvarsområdet. I den genomförda trafikanalys som genomförts som bifogas planen i trafikutredningen uppskattas lokalgatorna inklusive gångsvarsområdet ha ett schablonvärde på mindre än 400 fordon per dygn. När det kommer till trafikkontorets synpunkter om hur p-talet motiveras hänvisar kontoret till den trafikutredning som tagits fram där bl a projekts resonemang om det lägesbaserade p-talet finns med. Där framgår även att p-talet för etappen är inklusive besöksparkering där bilparkering för boende och besökare ska lösas på kvartersmark. I trafikutredningen beskrivs ett lägesspecifikt spann mellan 0,4 och 0,45 där 0,4 används i de mer centralare delarna närmare kollektivtrafik. Etapp 3 bedöms ligga i nära anslutning till den nya tunnelbaneuppgången vilket motiverar det lägre lägesspecifika p-talet.

### Ledningsrätter och servitut

Lantmäterimyndigheten menar på att det inte framgår hur ledningsrätter och servitut behöver ändras eller upphävas, hur detta ska ske, huruvida planstöd på ny plats lämnats samt huruvida överenskommelse finns mellan berörda parter avseende

förändringarna. De påvisar att beskrivningen av de fastighetsrättsliga konsekvenserna behöver utökas i planbeskrivningen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*När det kommer till de ledningsrätter och servitut som behöver ändras eller upphävas pågår ett nära samarbete mellan staden och ledningsägarna. Överenskommelser förväntas också vara på plats innan genomförandet av detaljplanen. Det finns bl a redan en överenskommelse med SVOA om att upphäva en av ledningsrätterna. Hur detta beskrivs i planbeskrivning är alltid en avvägning hur omfattande informationen som läggs till är. I detta fall har bedömningen varit att det varit mest prioriterat att redogöra för att vilka ledningsrätter som kommer påverkas av detaljplanens genomförande.*

#### Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras:

- Friytor för skolor och förskolor är begränsade men åtgärder har vidtagits inom projektet för att minska konsekvenserna för skol- och föreskolgårdarna och bidra till en god vistelsemiljö.
- Byggrätten för elnätsstationen begränsar möjligheten att flytta anläggningen i sidled men har ansetts som nödvändig för att skydda från strålning.
- Utökad bredd av gata har efterfrågats för att tillgodose bussar men kontoret anser att den breddning som skett tidigare utökats till den mån det är möjligt.
- Parkering och angöring har ombetts ske i första hand på kvartersmark men kontoret anser att de föreslagna ytorna i anslutning till kvartersmark utgör en lämplig avvägning för hur allmän plats kan nyttjas till ändamålet.
- Förslag på specifika tekniska fasadlösningar har inte ansetts av kontoret vara motiverat då de föreslagna lösningarna ansetts vara lämpliga.
- En utökad beskrivning av fastighetsrättsliga konsekvenser samt brandtekniska lösningar i planbeskrivningen anses beskrivas tillförlitligt i planbeskrivningen samt kompletterande underlag.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att fördelarna med en ny stadsdel och alla de tillkommande bostäderna överväger påverkan på de faktorer som nämnts ovan. Justeringen av planhandlingarna förändrar heller inte planförslagets utformning och kontoret

bedömer därför inte att planen behöver sändas ut på granskning igen.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Anna Lina Axelsson  
planchef

Ola Grimell  
stadsplanerare

**Stadsbyggnadskontoret**

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)  
[start.stockholm/detaljplaner](http://start.stockholm/detaljplaner)