



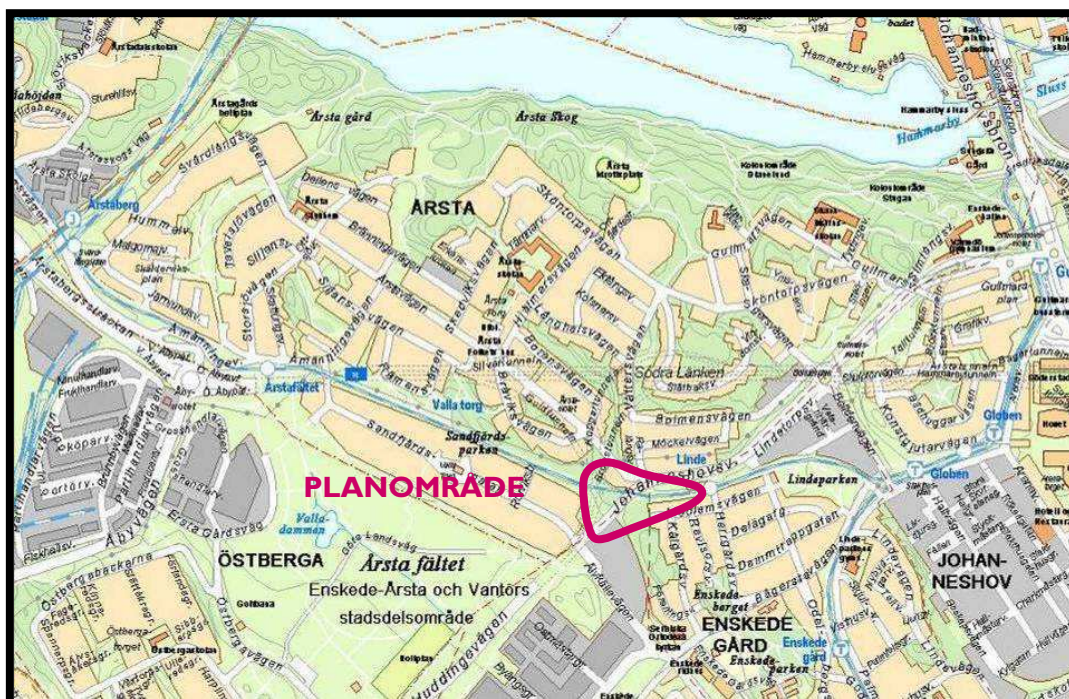
2012-09-22

Carolin Andersson  
Tfn 0850827283

I(31)

Laga kraft: 2013-12-06

## Planbeskrivning Detaljplan för fastigheten Västända I mfl i stadsdelarna Årsta och Enskede Gård, Dp 2007-36738-54



## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ny bebyggelse i området kring korsningen Johanneshovsvägen/Årstavägen och skapa en urban stadsmiljö. Planen rymmer ca 450 lägenheter med lokaler i bottenvåningarna mot gatan samt en förskola med fem avdelningar.

Den nya bebyggelsen ska tillföra stadsdelen nya bostäder med kvaliteter som kompletterar och förbättrar det befintliga bostadsbeståndet samt de allmänna ytorna. Den föreslagna bebyggelsen består av fyra nya kvarter kring en cirkulationsplats där Årstavägen möter Johanneshovsvägen. Kvarteren ligger i direkt anslutning till gatan i bakkant trottoar. Husens höjd varierar från fyra våningar upp till nio våningar.

Det finns ett övergripande planprogram för Årstastråket som har en förtätningsvision för Årsta. Programmet är underlag för denna detaljplan. Programområdet har tvärbanan och Johanneshovsvägen som ryggrad, och syftet med den tillkommande bebyggelsen är att skapa en stadsmiljö med gator och bebyggelse längs spårområdet samt i andra lämpliga lägen inom stadsdelarna Årsta och Enskede Gård. En förutsättning för bebyggelsen är nedgrävningen av den kraftledning som gått genom området samt att Johanneshovsvägen smalnas av med två körfält.

Ytterligare förutsättningar för detaljplanen är Södra länkens vägtunnlar som delvis passerar under planområdet, samt tvärbanans spårområde som också passerar under planområdet.

Angöring med fordon sker från lokal eller kvartersgator bakom kvarteren, inte direkt från Johanneshovsvägen. Tillfällig angöring blir möjlig från Johanneshovsvägen.

### Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret, liksom Länsstyrelsen bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(1987:10) 5 kap. 18 § plan- och bygglagen respektive 6 kap. 11 § miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras.

### Tidplan

Samråd 2010-03-03 – 2010-03-31

Utställning 2011-07-13 – 2011-08-19

Utställning II 2012-10-03 – 2012-10-31

Antagande 2012-12-13

## Innehåll

<b>Planbeskrivning Detaljplan för fastigheten Västända I mfl i stadsdelarna Årsta och Enskede Gård, Dp 2007-36738-54 .....</b>	<b>1</b>
<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
Miljöbedömning.....	2
Tidplan.....	2
<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
Handlingar .....	4
Planens syfte och huvuddrag.....	5
Plandata .....	5
Tidigare ställningstaganden .....	6
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>8</b>
Natur .....	8
Geotekniska förhållanden .....	9
Hydrologiska förhållanden.....	9
Befintlig bebyggelse.....	9
Landskapsbild/stadsbild.....	9
Kulturhistoriskt värdefull miljö.....	10
Offentlig service .....	11
Kommersiell service.....	11
Gator och trafik .....	11
Störningar och risker .....	15
<b>Planförslag .....</b>	<b>17</b>
Ny bebyggelse.....	17
Gestaltungsprinciper .....	20
Park och vattenområden.....	20
Offentlig service .....	21
Kommersiell service.....	21
Gator och trafik .....	21
Teknisk försörjning.....	27
Störningar .....	27
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>28</b>
Behovsbedömning.....	28
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	29
Landskapsbild/ stadsbild .....	29
Natur .....	29
Störningar och risker .....	29
Tillgänglighet.....	30
Ljusförhållanden och lokalklimat.....	31
<b>Tidplan .....</b>	<b>31</b>
<b>Administrativa frågor .....</b>	<b>31</b>
Genomförandetid .....	31

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning samt genomförandebeskrivning. Till planen hör också ett gestaltungsprogram samt ett kvalitetsprogram som kontinuerligt uppdateras.

#### Utredningar

- Bullerutredning Kv Medlemmen och Kv Bolmen Trafikbuller samt externt industribuller från Södermalms Trä, Revision 3: 2012-08-10, Rapport: 555385 A, ÅF-Infrastructure AB
- Kamhuset, Redovisning av trafikbuller, Rev 2010-10-18, kompletterad 2012-06-27, Bernström akustik
- Stomljud från Tvärbanan, Rapport nummer: 2010-122 r01, 2010-12-23, Structor
- Årstastråket, dp Västända, Redovisning av trafikbuller, 2011-06-29, Bernström akustik
- Luftutredning för Årstastråket, etapp 1, Stockholm, LVF 2011:6, 2011-03, Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, SLB-analys
- Trafikplan Söderort, etapp 1, för Söderort, hösten 2010, inriktning för vidare arbete rörande Johanneshovsvägens funktion och dimension, 6240400 2010-11-26, Grontmij
- Motiv för vald utformning av Arlabacken, PM 2012-05-07 och 2010-07-08, uppdragsnummer 2122471000, Sweco
- Riskbedömning, FAGO -påverkan på bebyggelse i kv Västända vid Södra Länken, 2011-03-17, Faveo Projektledning AB
- Överdäckning Tvärbanan, Riskanalys för överdäckning i Årsta, 103911 2011-04-05, Brandskyddslaget
- Övergripande riskbedömning med avseende på farligt gods, Årstastråket, 2010-05-27, WSP
- PM Berg Årstastråket, Arlabacken, 2011-04-28, Structor Bygg Stockholm AB, Geokonsult Tenne AB

Förutom ovanstående utredningar finns två avtal mellan staden och Trafikverket respektive SL som grund för detaljplanen:

- Genomförandeavtal mellan Staden och SL, Förutsättningar för exploatering invid och ovan tvärbanan inom detaljplan för Västända m fl, Exploateringsnämnden 2012-03-15, Kommunfullmäktige 2012-06-11
- Genomförandeavtal mellan Staden och Trafikverket, Förutsättningar för exploatering intill Södra Länken, inom detaljplan för Västända m fl, Exploateringsnämnden 2012-03-15, Kommunfullmäktige 2012-06-11

#### Övrigt underlag

- *Illustrationsmaterial kv Bolmen* (ÅWL arkitekter, 2012)
- *Illustrationsmaterial kv Medlemmen* (Argo arkitekter, 2012)
- *Illustrationsmaterial kv Västända* (Erséus arkitekter, 2012)
- *Illustrationsmaterial östra kvarteret* (ÅWL arkitekter, 2012)



## Medverkande

Planen har upprättats av stadsbyggnadskontorets planavdelning, planarkitekter Maria Graham och Carolin Andersson, i samarbete med Patrik Dahlin Exploateringskontoret.

## Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ny bebyggelse i området kring korsningen Johanneshovsvägen/Årstavägen och skapa en urban stadsmiljö. Planen rymmer ca 450 lägenheter med lokaler i bottenvåningarna mot gatan samt en förskola med fem avdelningar. En förutsättning för bebyggelsen är nedgrävningen av den kraftledning som gått genom området samt att Johanneshovsvägen smalnas av med två körfält.

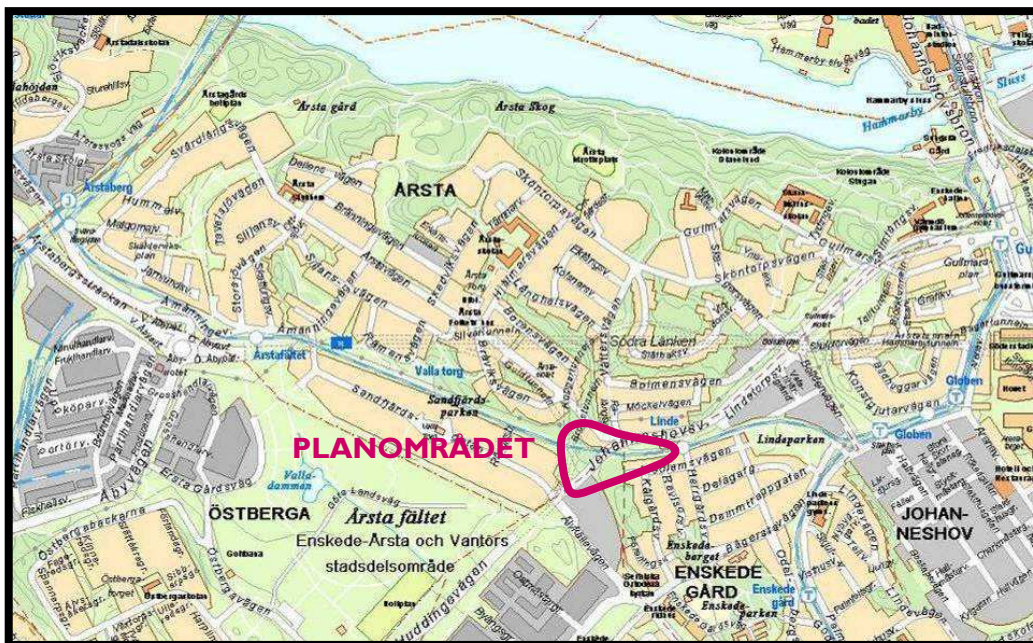
Ytterligare förutsättningar för detaljplanen är Södra länkens vägtunnlar som delvis passerar under planområdet, samt tvärbanans spårområde som också passerar under planområdet.

## Plandata

Planområdet är beläget i stadsdelarna Årsta och Enskede Gård, längs Johanneshovsvägen och dess korsning med Årstavägen och tvärbanan. Planområdet avgränsas i norr av Bolmen 2, och Flären 1, i öster vid tvärbanans station Linde, i sydöst av tvärbanans spårområde samt småhusområdet i Enskede Gård (Ordföranden 1-14 och 24), i söder mot södermalms trä (Mejeristen 1) samt i väster mot ett parkområde på fastigheten Enskede Gård 1:1. Arealen är ca 4,1 hektar.

Detaljplanens område omfattar fastigheterna Västända 1, del av Årsta 1:1 samt del av Enskede Gård 1:1.

Staden äger fastigheterna Årsta 1:1, Enskede Gård 1:1 samt Västända 1. JM AB är tomträttsinnehavare för Västända 1.



Planområdets läge och ungefärlig utbredning i stadsdelen är markerat

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

Förslaget till detaljplan stämmer väl överens med "Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm", antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, vars strategi är att fysiskt koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad stadsmiljö.

Några principer för denna strategi är att förstärka infrastrukturen och skapa ny sammanhängande bebyggelse i strategiska lägen och längs viktiga stråk. I översiktsplanen redovisas ett antal tyngdpunkter och kommunikationsstråk som bör förstärkas. Sträckan mellan Gullmarsplan och Liljeholmen, genom Årsta är ett sådant viktigt samband.

Detaljplanen ligger även inom området för 'den centrala stadens utveckling' (prickigt raster på kartbilden nedan), som är ett område särskilt intressant för förtätning. Årsta är en stadsdel som gränsar till dagens innerstad, den är attraktiv för sin närhet till stad och naturområden och väl fungerande kollektivtrafik. I jämförelse med innerstaden är Årsta glest exploaterat och en förtätning här kan skapa en sammanhållen, mångsidig och levande stadsmiljö.

Förslaget till detaljplan stämmer även överens med översiktsplanens (1999) intentioner att återanvända redan exploaterad mark, samt följer planeringsinriktningen för "tät stadsbebyggelse" genom att komplettera med byggande för lokala behov samt i goda kollektivtrafiklägen. Planområdet ligger inte i natur- och friluftsområde, och inte heller inom en kulturhistoriskt värdefull miljö.

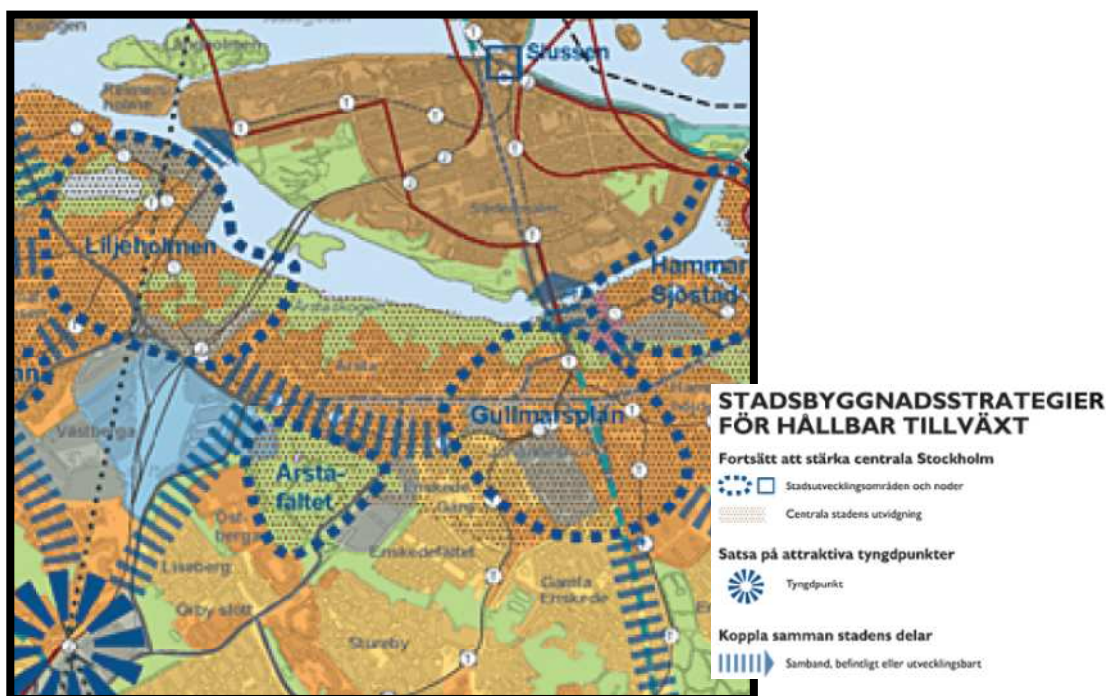
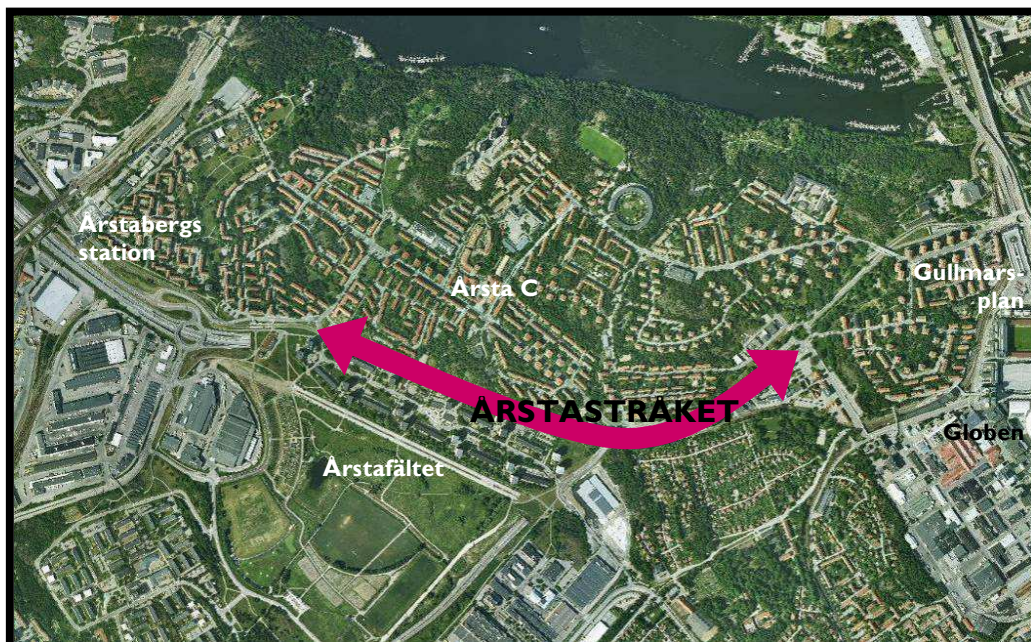


Bild från "Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm". Årsta är ett område centralt beläget inom staden och en viktig del i Stockholms utveckling mot en sammanhållen stadsmiljö.



## Program

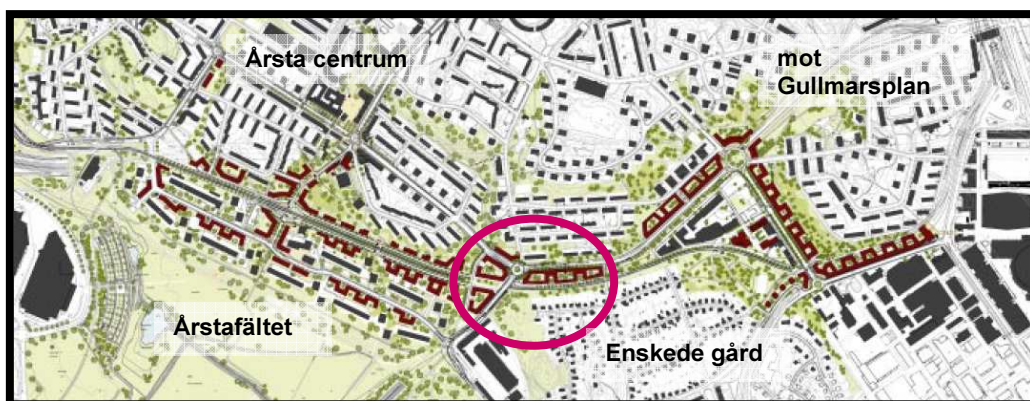
Ett planprogram för hela Årstastråket godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 2005-04-07. Årstastråket omfattar Johanneshovsvägen från Bolidenplan till Årstafältet, Bolidenvägen, Årstavägen samt två nya gator på var sida om tvärbanans spår vid Valla torg.



*Planprogrammets sträckning markerat på flygfoto*

Programmets syfte var att ange en inriktning för hur man skulle kunna ta tillvara de nya strukturer som skapades i och med att kraftledningen genom Årsta tunnelförledes (klart 2011) och att trafikmängderna på Johanneshovsvägen och Bolidenvägen minskade då vägtunneln "Södra länken" öppnades för biltrafik. Den minskade trafikbelastningen ger möjlighet att smalna av dessa vägar och på så sätt ge utrymme för exploatering längs med stadsmässiga gator. Programmet syftade även till att förbättra de nord-sydliga förbindelserna mellan Årsta, Valla gårde och Årstafältet.

I programsamrådet (före Södra länkens öppnande 2004) framkom synpunkter på bl a ökande trafik, buller från bil- och spårtrafik, värnande av kulturmiljön samt tätheten på ny exploatering.



*Översikt Årstastråket, bild från planprogrammet, med planerad bebyggelse i rött. Aktuell planområde är inringat i mitten av kartbilden*

### Detaljplan

Gällande detaljplaner inom planområdet är:

PL 4148	Del av Huddingevägen
Pl 2353	Årsta och Johanneshov
Pl 7701A	Årstafältet
Pl 7851	Årstafältet 1 mm
Pl 5405	Årsta och Enskedefältet
Dp 1997-1428	Kontor, fastigheten Västända
DP 93022	Ändrad sträckning av Huddingevägen
Dp 93011	Snabbspårväg Gullmarsplan-Årsta
Ädp 93025	Tilläggsplan för vägtunnel Södra länken
Ädp 95034	Tilläggsplan för Södra länken arbetstunnel

Samtliga planers genomförande tid har gått ut utom den för fastigheten Västända, vars genomförandetid går ut 31 december 2012. Planerna anger gatumark, naturmark, parkmark, allmänt ändamål samt trafikområde för stadens mark inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1.

### Markanvisning

Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 har delvis anvisats till JM (bostadsrätt), SBC (bostadsrätt) och AB Familjebostäder (hyresrätt) genom beslut i Gatu- och fastighetsnämnden 2001-04-03. Stadens mark kommer att upplåtas med tomträtt i det fall det är fråga om hyresrätter och äganderätt i det fall det är fråga om bostadsrätter.

### Riksintressen

Väg 75 (södra länken) till trafikplats Lugnet/260 samt anslutning (väg 73) trafikplats Johanneshov.

## Förutsättningar

### Natur

#### Mark och vegetation

Planområdet består idag av en blandning av vägar, grönytor och naturmark. Den vegetation som finns består av både barrträd och lövträd. Träden inom planområdets södra kvarter är inmäta och kartlagda

#### Naturvärden

Planområdet berör flera s k habitatnätverk, vilket är områden som hyser förutsättningar för viss typ av biologisk mångfald. Habitatnätverken berör eklevande- och barrskogslevande arter. Tallskogen är relativt gammal, vilket indikeras av signalarten Tallticka. Arten är lokalt/regionalt skyddsvärd och indikerar på ett trädbestånd äldre än 100 år. Kompensation ska genomföras för de värden som området innehåller och som försvinner.

#### Rekreation och friluftsliv

Det är nära till ridhus och rackethall strax söder om planområdet. Planområdet ligger mellan de två stora naturområdena Årstafältet och Årstaskogen. Kopplingar till dessa är viktiga ur både rekreativa och biologiska aspekter. På



Årstafältet finns planer på att utveckla en mer gestaltad park med flera aktivitetsytor samt bebyggelsekvarter.

## **Geotekniska förhållanden**

### **Markförhållanden**

Planområdet består av lera, morän samt berg i dagen.

### **Ledningar**

En befintlig v700-ledning kommer att behöva flyttas från västra sidan av Johanneshovsvägen till den östra sidan vägen. Detta ska göras för att möjliggöra överdäckning av tvärbanans spår på den västra sidan.

## **Hydrologiska förhållanden**

### **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm, delen som utgörs av Årstaviken med delavrinning mot Mälaren - Årstaviken. Utflödet går genom Hammarbyslussen till Hammarby Sjö. Mälaren-Stockholm har som helhet god ekologisk status men uppnår ej god kemisk ytvattenstatus (enligt VISS september 2012), vilket också gäller Årstaviken. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för övergångsvattnet är Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för vattenförekomsten är god ekologisk status 2015 och god kemisk status 2015 med tidsfrist till 2021 (enligt [19FS 2009:36](#)).

### **Dagvatten**

Det finns allmänna ledningar för dagvatten i gatumark. Det finns en del kapacitet, men vid full utbyggnad av Årstastråket krävs komplettering av dagvattennätet.

## **Befintlig bebyggelse**

I sydöst gränsar planområdet till Enskede Gård som består av småhusbebyggelse. Norr om planområdet finns lamellhusbebyggelse. Väster om planområdet ligger Valla Gärde, bebyggelsen består av låga lamellhus och höga punkthus. Sydöst om planområdet ligger ett verksamhetsområde, Södermalms trä.

## **Landskapsbild/stadsbild**

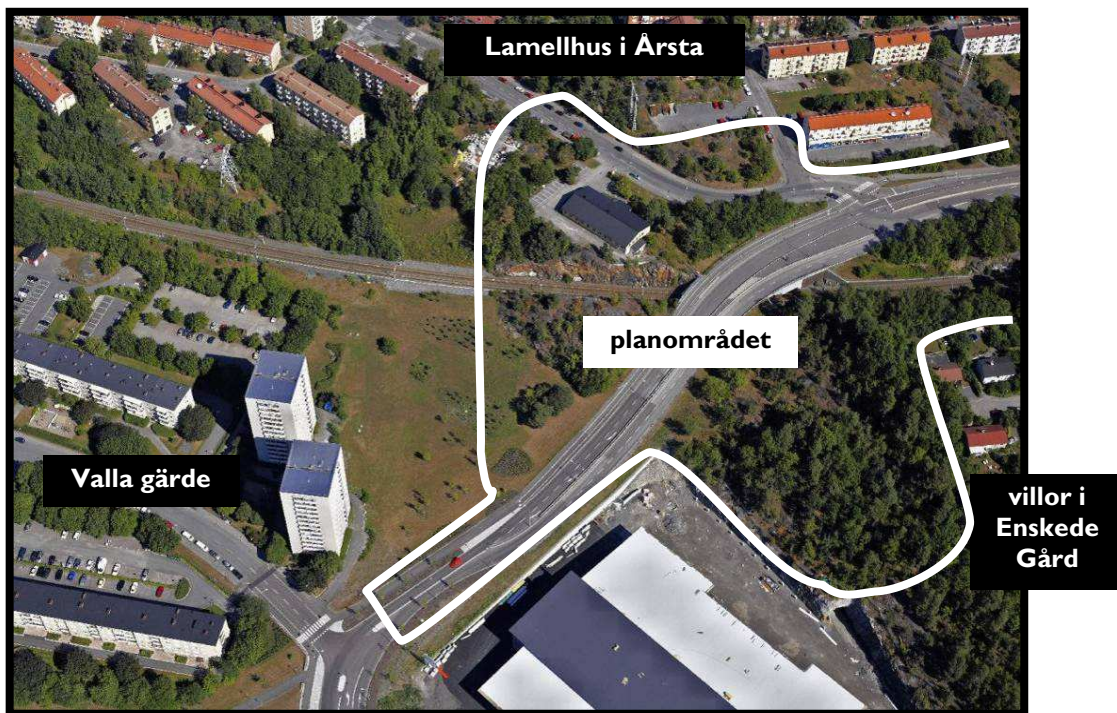
Stadsdelen Årsta växte fram under 1940- och 1950-talen med bebyggelse bestående av framför allt lamellhus i naturmark (norr om aktuellt planområde). På 1960-talet kompletterades Årsta med bebyggelse på Valla gärde, i form av låga lamellhus och höga punkthus i fjorton våningar (väster om aktuellt planområde). I mitten på 80-talet togs det fram en strukturplan för förtätning av Årsta, som bidrog till att Årsta kompletterades med flerbostadshus med främst stora lägenheter. Planområdet gränsar även till området Enskede gård (i öster) med trädgårdsstadsbebyggelse från 1900-talets första hälft.

Planområdet består till stor del av Johanneshovsvägen, rudimentär mark intill Johanneshovsvägen samt naturmark där det tidigare var kraftledningsgata. I planområdet ingår även ett naturområde med en outnyttjad byggrätt för allmänt ändamål.

## Kulturhistoriskt värdefull miljö

### Bebyggelse

Stadsmuseet inventerade och klassificerade bebyggelsen i Årsta 2005. All bebyggelse kring planområdet anses vara av ”positiv betydelse för stadsbilden och/eller har ett visst kulturhistoriskt värde”.

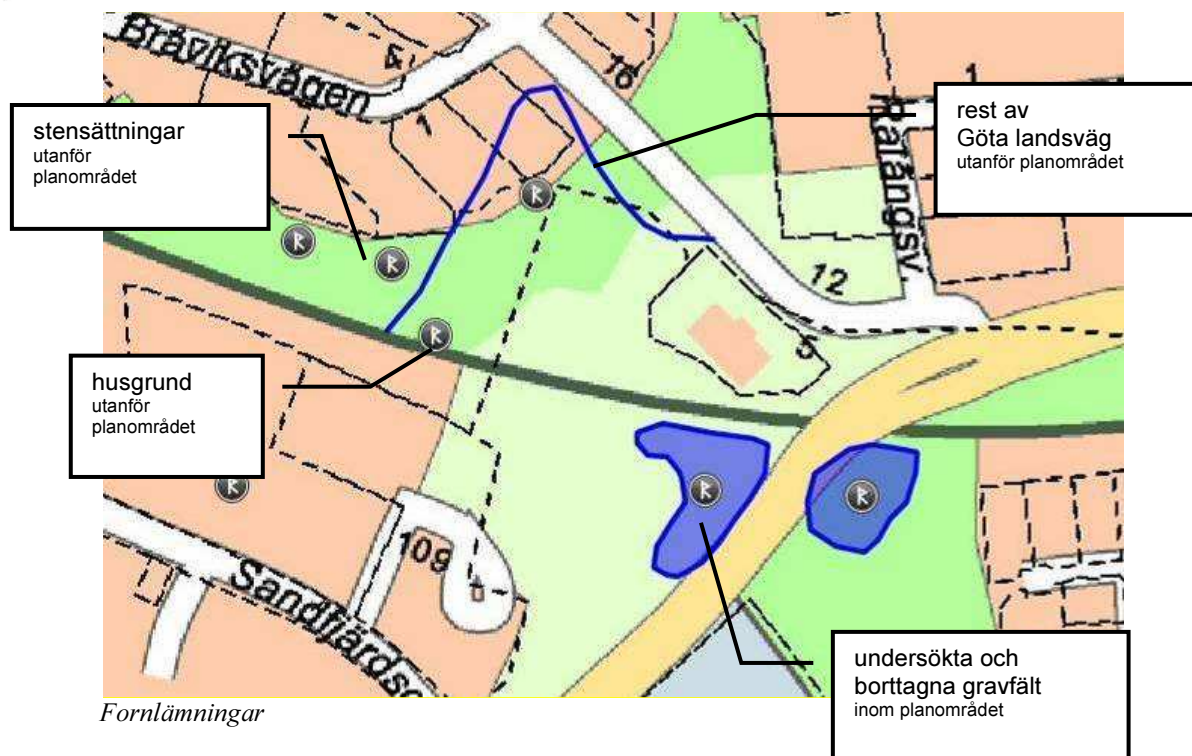


*Flygbild över del av planområdet med omgivning.*

### Fornlämningar

Inom planområdet söder om spårvägen på vardera sidan om Johanneshovsvägen har två gravfält, RAÄ 73 och 75 i Brännkyrka, legat. De undersöktes 1975 och togs sedan bort.

Utanför planområdet i väster, mellan bebyggelse och spårväg, ligger fornlämningarna Raä 76:1-3 i Brännkyrka. De består av två stensättningar, samt en bebyggelselämning som är en rest av bebyggelsen i ”Övre Valla”. Utanför planområdet finns även en rest av Göta landsväg (Raä 227 i Stockholm) bevarad under mark.



### Offentlig service

#### Skola och förskola

En skola för årskurs F-9 finns i Årsta centrum. Enligt stadsdelsförvaltningen finns det ett behov av att öka antalet förskoleplatser i området.

### Kommersiell service

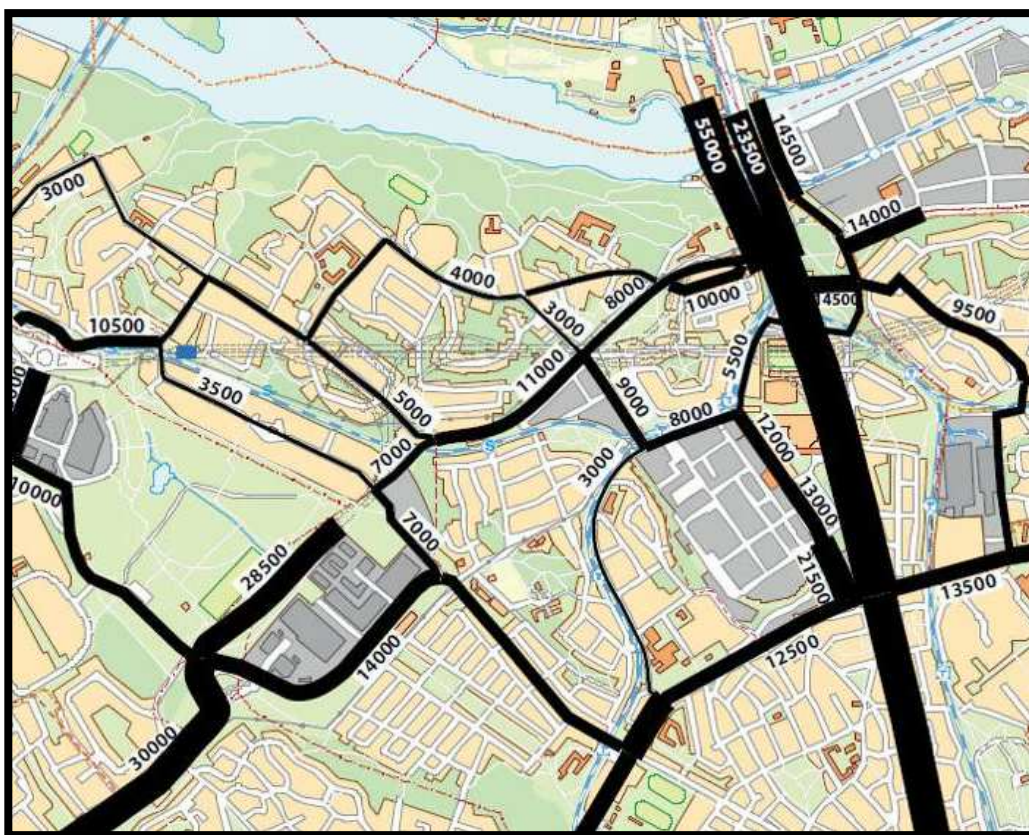
Med sitt läge i närhet till Årsta centrum är planområdet försörjt med offentlig och kommersiell service. Globens köpcentrum med butiker och arenor finns inom en kilometers avstånd från planområdet.

### Gator och trafik

#### Biltrafik

En trafikanalys (*Trafikplan Söderort etapp1, 2010-11-26*) med två scenarier har tagits fram för Johanneshovsvägen; ett för beräknade trafikmängder år 2021, samt ett för år 2030. Slutsatsen utifrån analysen är att en ombyggnad av Johanneshovsvägen till en stadsgata med GC-banor, trädplanteringar, 1+1 bilkörfält samt kantstensparkering, är möjlig att tillskapa. Idag trafikeras Johanneshovsvägen som mest av ca 11 000 fordon/dygn.





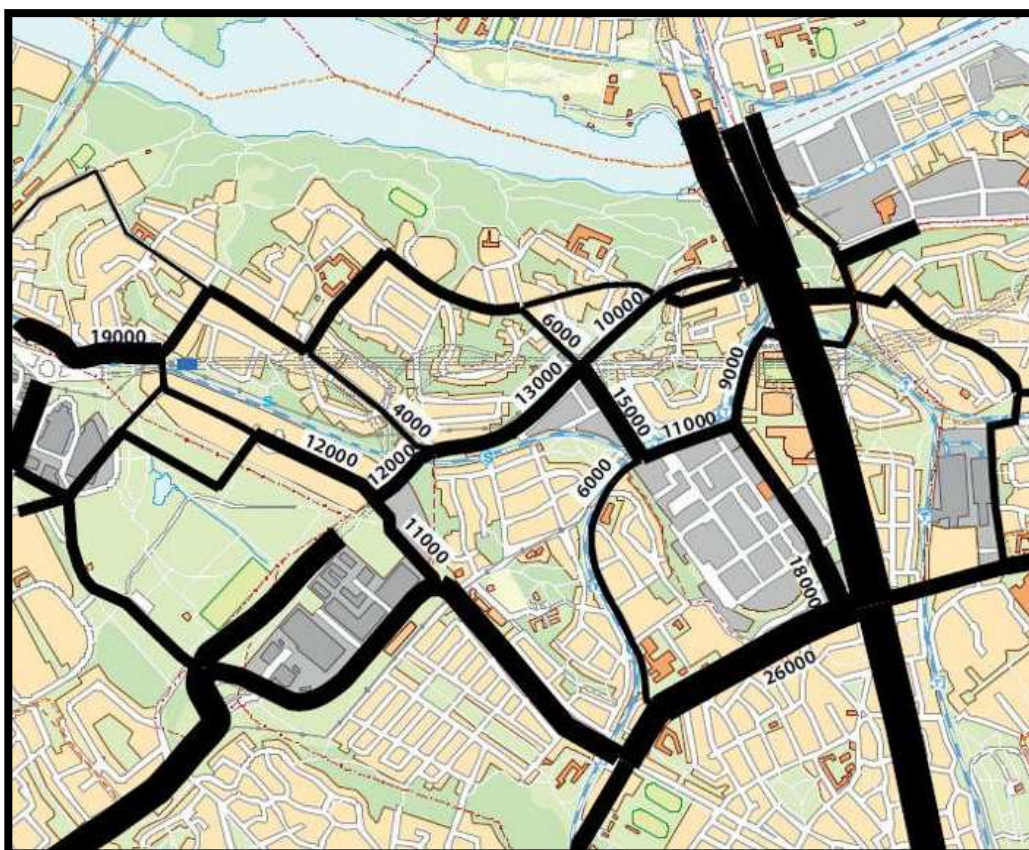
*Trafikmängder idag*

#### *Scenario 1, År 2021*

Följande större exploateringar antas då finnas i utredningsområdet utöver Årstastråket;

- Årstafältet är utbyggt till 60 %
- Globenområdet har en ny arena, ett utbyggt handelsområde, nya kontor samt Söderstadion exploaterad
- Slakthusområdet är utbyggt till 70 % med nya bostäder och verksamheter

Planområdet blir inte överbelastat och Johanneshovsvägen uppvisar inga större kapacitetsproblem med två körfält. På sträckan har antalet körfält inte lika stor betydelse för köbildning som utformningen av korsningspunkterna.



*Trafikmängder 2021*

#### *Scenario 2, År 2030*

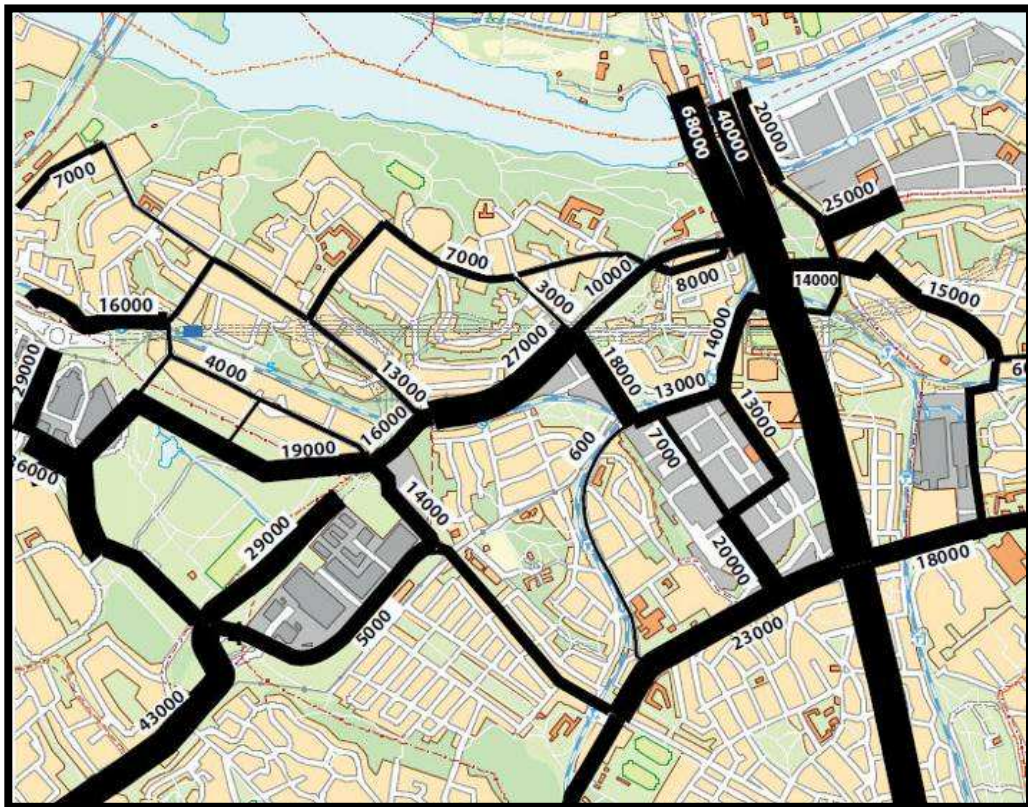
Ytterligare exploatering som tillkommer till 2021 års förhållanden är;

- Årstafältet är helt utbyggt
- Slakthusområdet är helt utbyggt
- Söderstaden utgör en sammanbyggnad av Södermalm och Söderort

Gatunätet är i huvudsak samma som år 2021 men Årstafältet har nu kompletterats med en boulevardgata till korsningen Johanneshovsvägen/Älvkälllevägen. Två nya trafikleder antas ha byggts; Österleden och Huddingevägen som blir planskild fram till stadsgränsen.

År 2030 ökar trafikflödet på Johannesvägen till ca 27 000 fordon/dygn i det mest belastade avsnittet till följd av exploateringarna.





Trafikmängder 2030

## Angöring och parkering

Angöring till planområdet sker från Johanneshovsvägen samt Årstavägen. Det är inte möjligt att parkera längs med Johanneshovsvägen idag.

## Gång- och cykeltrafik

Planområdet ligger vid Johanneshovsvägen men det finns brister i gång- och cykelvägnätet. Området har potential som en viktig del av ett gång- och cykelstråk mellan Gullmarsplan och Årsta

## Kollektivverkehr

Planområdet ligger alldeles intill tvärbanans station Linde och är väl försörjt med kollektivtrafik.

## Tillgänglighet

I planområdets södra del är Johanneshovsvägens lutning större än 5 procent och anses enligt stadens riktlinjer inte vara tillgänglig. Den delen av Johanneshovsvägen benämns som Arlabacken.

## Överdäckning spårområde

En ny överdäckning av tvärbanans spårområde kommer att krävas för ny bebyggelse. Överdäckningen ska ha en fri höjd över spår på 5,5 meter från rälsöverkant. Dagens bro (Johanneshovsvägen) har en höjd på 4,6 meter över spår.

## Södra länkens vägtunnlar

Utredningar kring projektets tekniska förutsättningar vad det gäller bebyggelse  
invid Södra länkens tunnlar har gjorts (*PM Berg Årstastråket, Arlabacken,*



2011-04-28) (*Riskbedömning, FAGO -påverkan på bebyggelse i kv Västända vid Södra Länken, 2011-03-17*). Sammanfattningsvis gäller följande; där trafiktunnlarna ligger i berg kan man bygga ovanpå och där tunnlar inte ligger i berg ska konstruktioner för ny bebyggelse göras på det avstånd som planen tillåter. Minsta fria horisontella avstånd mellan utsida tunnelvägg och ny huskropp ska vara 5 m. För balkonger och utbyggnader över färdig mark kan detta avstånd vara mindre. Marken över betongtunnlarna kan skulpteras med lättfyllning för att anlägga park, väster om kvarteret Västända.

## Störningar och risker

### Förorenad mark

I planområdets östra del har det legat en bensinstation. Marken är sanerad. Dock krävs ytterligare sanering kring den V 700 vattenledning som går igenom området. Ytterligare sanering av marken regleras i exploateringsavtalet.

### Luft

En luftutredning har tagits fram för att visa hur luftkvaliteten blir i planområdets influensområde samt för att jämföra resultaten mot de miljö kvalitetsnormer som ska följas. (*Luftutredning för Årstastråket, etapp 1, Stockholm, LVF 2011:6, 2011-03, )*

Beräkningar är gjorda för PM10 för planområdet, med redovisning av nuläget, ett nollalternativ (inget byggs) och ett utbyggnadsalternativ enligt aktuell detaljplan. Miljö kvalitetsnormen för PM10 är  $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Nuläge	33-37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Nollalternativ	33-37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Utbyggnad enligt detaljplan	38-45 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Beräkningarna visar att normvärdet avseende dygnsmedelvärde, såväl som för årsmedelvärde klaras.

Beräknad förändring av partikelhalt (PM10) beror främst på att utvädringen från gatan försämras något med ny bebyggelse, främst där ny bebyggelse tillkommer på båda sidor om gatan.

### Buller

#### Trafikbuller

Riksdagen angav i mars 1997 riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder. I beslutet ingick att riktvärdena inte skulle vara rättsligt bindande utan vägledande för bedömningar och att om riktvärdena är svåra att uppfylla bör inomhusvärden prioriteras.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i infrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivåerna inte kan reduceras enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Vidare framgår att avvägningar kan aktualiseras vid kompletteringar inom befintlig bebyggelse. Detta kan särskilt aktualiseras i städernas centrala och mer tätbebyggda delar.

I Stockholms län har man sedan länge tillämpat avstegsfall, som innebär att bostäder där minst hälften av boningsrummen ligger mot tyst sida kan godtas.

Stockholmsmodellen för detaljplaner och trafikbuller, 2007

- Bostäder ska utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dBA mellan kl. 22.00-06.00.
- Bostäder skall utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster.
- Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats i anslutning till bostäderna skall utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden).
- Bostäder skall utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage.
- Bostäder skall utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dBA mellan kl. 22.00-06.00.

Vid detaljplanering sker en prövning om marken är lämplig för ett visst ändamål. Förutsättningen för att bebyggelsen ska vara lämplig för exempelvis bostäder kan innebära att det ställs särskilda krav på utformningen av byggnaderna eller att det vidtas andra skyddsåtgärder. Ljudavskärmande åtgärder som burspråk och delvis inglasade balkonger kan sänka ljudnivåer vid fasad med upp till 8 dB(A), beroende på ljudets infallsvinkel.

Bestämmelse om buller- och stomljudriktvärden finns med på plankartan.

#### Vibrationer och stomljud

Det finns inte några nationella mål för stomljud, men Stockholms stad och många andra kommuner använder riktvärdet 30 dBA”S” i bostäder, för högsta stomljudnivå vid tågpassage. För kännbara vibrationer används ofta riktvärdet 0,3 mm/s, medan Naturvårdsverket och Trafikverket anger 0,4 mm/s. Structor Akustik har utrett om trafik på tvärbanan kan orsaka stomljudsnivåer inomhus som överstiger riktvärdet och vilka åtgärder som i så fall kan vara aktuella.

#### Farligt gods

I södra länkens tunnlar som passerar under planområdet transporteras farligt gods. Johanneshovsvägen ingår i omledningsvägnätet för farligt gods.

En farligtgoodsolycka i Södra länkens betongtunnlar skulle påverka bebyggelsen inom planområdet – händelsen bedöms dock högst osannolik eller försumbar.

Riskhänsyn som ska tas är:

- Inga nya byggnader direkt ovan betongtunnlar
- Ny bebyggelses bärande väggar ska vara vinkelräta mot tunneln
- Ny bebyggelse ska utföras med sega och kraftiga konstruktioner
- En kraftig spont mellan tunnel och ny bebyggelse
- Befintligt berg ska bevaras i möjligaste mån
- Fyllnad runt betongtunnel ska vara väl packad

Planerad bebyggelse är inte olämplig ur riskhänseende med avseende på transporter av farligt gods på Johanneshovsvägen. (*Övergripande riskbedömning med avseende på farligt gods, Årstastråket, 2010-05-27*)

## Planförslag

### Förändring från planprogram

Förslaget till detaljplan följer programmets disposition av gator och bebyggelse. Det som har tillkommit efter programmets godkännande är bebyggelsen söder om tvärbanan och öster om Johanneshovsvägen. Här föreslås bebyggelse innehållande bostäder och förskola. Inom planområdet finns en gällande plan för skola.



*Situationsplan från programmet samt för aktuell detaljplan, med förändring från planprogram markerat på båda.*

### Ny bebyggelse

Syftet med den nya bebyggelsen är att den ska tillföra stadsdelen nya bostäder med kvaliteter som kompletterar och förbättrar det befintliga bostadsbeståndet samt de allmänna ytorna.



*Översikt över planområdet, från nordost.*

### Övergripande

Den föreslagna bebyggelsen består av fyra nya kvarter kring en cirkulationsplats där Årstavägen möter Johanneshovsvägen. Kvarteren ligger i direkt anslutning till gatan i trottoarens bakkant. Husens höjd varierar från fyra våningar upp till nio våningar.



Kvarteret Bolmen innehåller ca 49 lägenheter, kvarteret Västända ca 180 lägenheter, kvarteret Medlemmen ca 54 lägenheter samt det östra kvarteret ca 150 lägenheter.

Angöring med fordon sker från lokal eller kvartersgator "bakom" kvarteren, inte direkt från Johanneshovsvägen. Tillfällig angöring blir möjlig från Johanneshovsvägen.



*Situationsplan för den föreslagna bebyggelsen*

### Kvarter Bolmen

Kvarteret ligger norr om cirkulationsplatsen och följer Årstavägen och Johanneshovsvägen. I bottenvåningen finns entréer och lokaler mot gatan. Byggnadens högsta del är nio våningar och har en höjd av fem våningar mot rondellen. I bottenvåningen finns kommersiella lokaler.

Byggnaden angörs från Rålångsvägen och ett garage under mark ordnas under den upphöjda bostadsgården.

På längre avstånd, från Arlabacken och Johanneshovsvägen i öster, blir den högre delen ett motiv i fonden som markerar områdets mittpunkt - rondellen. Fasaden i blickfånget mot rondellen har ett framträdande motiv av balkonger med färg- och mönsterverkan i vägg och balkongfronter. Gatufasaderna är tänkta i en röd kulör med inslag av skivmaterial i olika kulörer vid balkongerna samt med sockel i ett mörkgrått material, sten.

### Kvarter Västända

Det västra kvarteret, som främst ligger på en överdäckning av tvärbanan, följer Johanneshovsvägen och Årstavägen. Byggnaden följer topografin och trappas ner mot söder. Högsta antalet våningar är åtta.

Helhetsgestalten kan ses som ett kluster av sammankopplade volymer där varje trapphus är tydligt avläsbart. Trapphusblocken vilar på en från gatulivet

indragen sockelvåning med en skuggverkan som förstärker kvarterets topografiska trappning.

I kvarterets södra ände, vid cirkulationsplatsen samt i nordväst i riktning mot Årsta centrum finns kommersiella lokaler i bottenvåningen. Kvarteret angörs från en kvartersgata väster om kvarteret och har garage i bottenvåningen.

Gårdsmiljön är indelad i olika nivåer med varierande karaktär. Tvärbanans överdäckning i kvarterets mitt gestaltas som en samlande halvoffentlig torgyta med karaktärsfull markbeläggning. Den norra, upphöjda gårdsnivån avslutas här som en grund byggnad för bostadskomplement. På var sin sida av överdäckningen är bostadsgårdarna gröna med planteringar, lekplatser och uteplatser i marknivå.

#### Kvarter Medlemmen

Det sydöstra kvarteret består av två sammanlänkade huskroppar. Gaveln som vänder sig mot småhusbebyggelsen i öster är fyra våningar medan den högre delen mot Johanneshovsvägen är upp till åtta våningar.

I den södra delen av huset finns lokaler för en förskola med fem till sex avdelningar. Förskolan har sin gård på insidan av huset. I gavelläget ner mot *Södermalms Trä* i söderläge finns en mindre kommersiell lokal.

Kvarteret angörs genom en portik i norra delen från Johanneshovsvägen och har garage i bottenvåningen.

Fasaden mot gatan uppförs i puts i ljus kulör med mörka färgfält. Skuggspelet från kvarteret väster om gatan ger fasaden ytterligare spänning, beroende av väder och tid på dygnet.

Sockelvåningen är av mörkt tegel (alternativt natursten).

Den norra huskroppen har en mörk puts mot spårområdet och en ljus kulör in mot gården.

Gaveln på den stora huskroppen mot söder utgör en del av entrén till det nya området och kommer att ses på långt håll, då marken lutar neråt söder. Det är viktigt med omsorgsfull utformning av gaveln liksom den plats som bildas söder om kvarteret. Platsen är en hårdgjord yta som tillgängliggör naturmarken i öster.

#### Östra kvarteret

Kvarteret ligger öster om cirkulationsplatsen och är långsmalt. Kvarteret har en rytm med huskroppar i omväxlande tre och sex våningar. Gavlarna blir solbelysta och exponeras när man rör sig längs gatan. En högre del om åtta våningar ligger vid cirkulationsplatsen. I husets båda ändar finns kommersiella lokaler i bottenvåningen.

Kvarteret är i sin långa längd uppbrutet med slitsar som låter solljuset nå fram till norrsidan av gatan och gör kvartersgårdarna tillgängliga från gatan. Huvudentréerna ligger mot Johanneshovsvägen.

En nivåskillnad mellan spårområdet och Johanneshovsvägen utnyttjas till garage under bostadsgårdarna på kvarterets södra sida. Infarterna till garaget finns från kvartersgatan på södra sidan, liksom extra entréer till husen. Här finns också trappor upp till de privata gårdarna. Kvartersgatan är tillgänglig med en gånganslutning till Johanneshovsvägen i väster.

Gatufasaden är i en mörkgrå kulör, tegel, med gavelfasaderna som kulörta element. Gårdarnas fasader är balkongklädda och i en ljus kulör.

### Gestaltungsprinciper

Stadsdelen kommer att förändras kraftigt längs Johanneshovsvägen. Ett idag brett vägområde med stora avstånd till befintlig bebyggelse ska förena stadsdelarna Enskede Gård och Årsta genom ett urbant gaturum som kantas av ny bebyggelse. Bostadsentréer och lokaler vänder sig ut mot gaturummet och hållplatser, gångvägar och gatumiljöer blir vitala och trygga med fler invånare som rör sig i området. Detaljplanen eftersträvar en tydlighet med vad som är allmänt; gaturummets stråk och platser samt natur- och parkområden.

Ny bebyggelse skiljer sig från den befintliga genom att fasader ligger i direkt anslutning till gatan samt att hushöjderna varierar mellan fyra och nio våningar.

Ytterligare beskrivning av gestaltning av de nya bebyggelsekvarteren finns i gestaltningsprogrammet.

### Park och vattenområden

#### Park och rekreation

Den nya övergången över spårområdet i väster (**PARK** och **x**) är en viktig komponent som bidrar till att förstärka kopplingen mellan Årstaskogen i norr och Årstafältet i sydväst. Planteringszonen (**plantering** och **PARK**) längs kvartersgatan över spåren vara 7,5 meter bred och utformas i enlighet med planprogrammets intention skapa en viktig förbindelse för biologisk spridning.



*Planteringszonens läge på situationsplanen*



Ytor för rekreation finns i naturområdet söder och öster om kvarteret Medlemmen (**NATUR**). Vid byggnation och anläggning inom kvarteret Medlemmen ska särskild hänsyn tas till tre karaktäristiska och stora träd på naturmarken intill huset i norr (träden är markerade med svarta cirklar på plankartan). Två träd på kvartersmark är särskilt viktiga att bevara (**nl**). Naturområdet öster om kvarteret Medlemmen fortsätter söderut i ett stråk längs med villaområdet ner till Sockenvägen.

En större park kommer att anläggas direkt väster om aktuellt planområde, i samband med följande etapp av Årstastråket. I aktuell detaljplans västra del finns mindre delar som kommer att bli en del av parken. (**PARK**).

### Offentlig service

Samhällelig service möjliggörs i form av förskola inom kvarteret Medlemmen i söder (**BISI**).

### Kommersiell service

Planen ger möjlighet till service i form av verksamheter i bottenvåningar i delar av kvarteren (**BIC1, BIC2**), främst i lägen kring cirkulationsplatsen samt i hörnlägen i attraktiva söderlägen.

### Gator och trafik

#### Gatunät

Staden bedömer att de trafikökningar som kommer att ske på Johanneshovsvägen, i och med denna och omkringliggande exploateringar, kommer att fungera med godkänd framkomlighet för motortrafik. Förutsatt att;

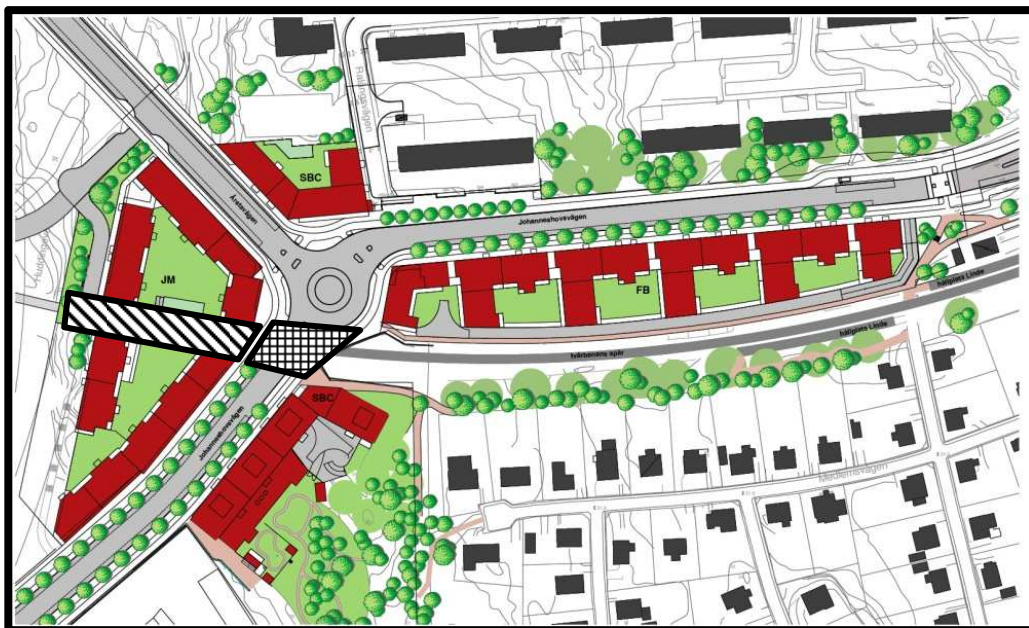
- Johanneshovsvägen utformas med tvåfältig körbana med busshållplatser i fickor. (möjligt inom aktuell detaljplan)
- Korsningen Årstavägen/Johanneshovsvägen utformas som en enfältig cirkulationsplats. Handlingsutrymme för en framtida signalreglering finns om behov uppstår för korsande GC-trafik. (möjligt inom aktuell detaljplan)

Andra förutsättningar som inte hanteras inom denna detaljplan är:

- Bolidenplan utformas i första hand som en signalkorsning med tvåfältiga tillfarter.
- Korsningen vid Älvkällvägen utformas som en cirkulationsplats eller signalkorsning (det senare om korsningen vid Årstavägen signalregleras). Detta får studeras vidare inom projekt "Årstafältet".
- Busskörfält mellan Bolidenplan och Gullmarsplan studeras vidare inom angränsande exploateringsprojekt.

### Överdäckning spårområde

Kvarteret Västända ligger på en överdäckning av tvärbanans spårområde. Överdäckningens utbredning fastställs på plankartan; genom användningarna; allmän gatumark med spårväg under **GATA(T2)**, bostadskvarter med spårväg under **BIT2**, samt bostadskvarter med både spårväg och trafiktunnel under **BIT2(T1)**. Bestämmelserna medger möjlig framtida 3d-fastighetsbildning för spårområdet.



*Situationsplan med tvärbanans kommande och befintliga överdäckning markerad.*

### Södra länkens vägtunnlar

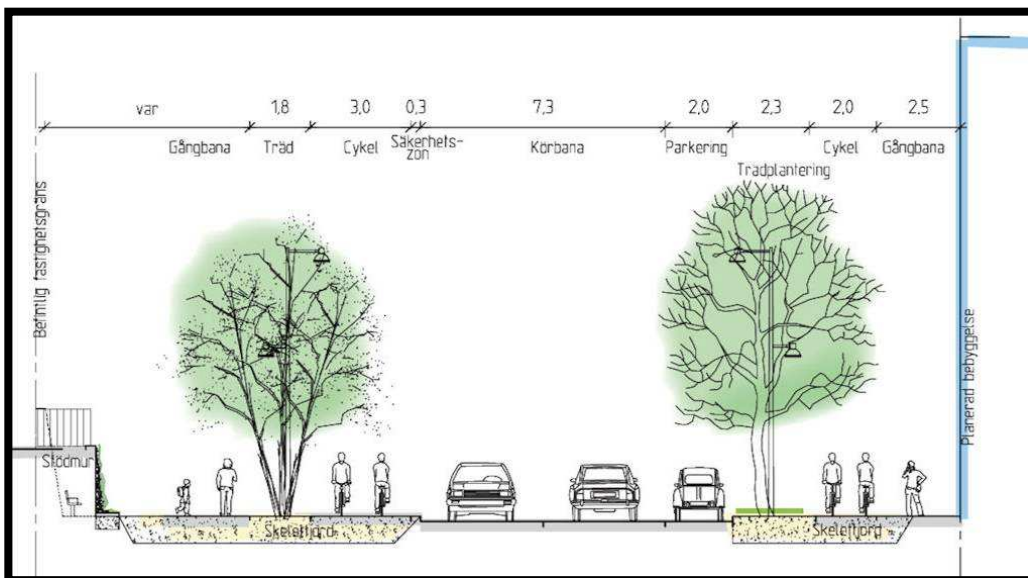
Under planområdet går Södra länkens tunnlar för fordonstrafik. Plankartan fastställer de bestämmelser som finns i den gällande detaljplanen för södra länken. Ett trafikområde för allmän trafikledstunnel inklusive ventilationsschakt och utrymningsvägar regleras på plankartan med användningen **TI** samt **(TI)**, beroende på om tunnelområdet är beläget under allmän mark eller kvartersmark. Minsta fria horisontella avstånd mellan utsida tunnelvägg och ny huskropp ska vara 5 m. Detta avstånd har styrt den nya bebyggelsens avgränsning och vägnas sträckning för aktuellt planområde. Eventuella Markutfyllnader ska ske i samråd med Trafikverket



*Situationsplan som visar området för trafikledstunnel och streckor in södra länkens trafiktunnlar samt en brandgul linje som ungefärligt markerar fast berg (norr om linje).*

### Allmänna gators utformning

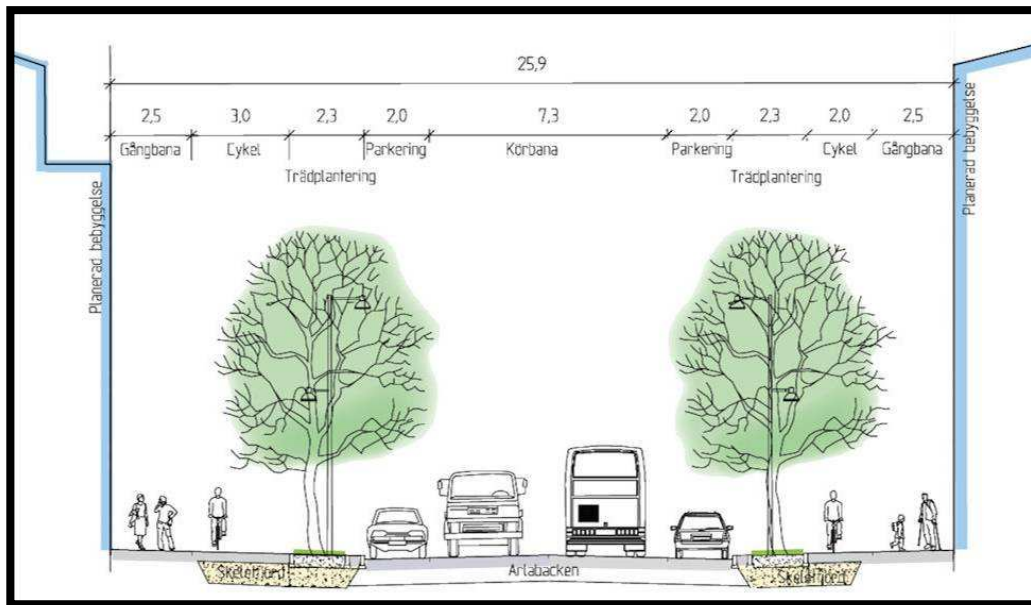
Johanneshovsvägen smalnas av och byggs om till en gata med urban karaktär. Årstavägen närmast den nya cirkulationsplatsen kommer även den att kantas av ny bebyggelse. Sammanhållna fasader mot gatan bildar ett tydligt stadsrum, cykel- och gångbanor får ta plats, liksom trädplantering och kantstensparkerings. Intentionen är att få till en trivsamt och framkomlig gatumiljö för alla trafikanter.



*De trädplanterade gatorna får ett mjukt och grönt uttryck samtidigt som gång- och cykelbanor får ta plats på båda sidor om körbanan med en körfil i varje riktning. Bilden visar en sektion av Johanneshovsvägen österut.*

Johanneshovsvägen och Årstavägen är allmänna gator (på plankartan anges det som **GATA**) och beskrivs ytterligare i det kvalitetsprogram som hör till detaljplanen. Kvalitetsprogrammet beskriver utformningen av de offentliga rummen med syftet att allmänna ytor ska ha en genomgående karaktär. Ralångsvägens anslutning till Johanneshovsvägen stängs av för biltrafik, men görs tillgänglig för gång- och cykeltrafikanter, inom användningen **GATA**. Anslutningen kan inte göras tillgänglig och trafiksäker i samband med ombyggnationen av Johanneshovsvägen





Fasader i gatuliv skapar ett tydligt gaturum, här en sektion av Johanneshovsvägen i backen söderut.

Den korta gatan in från Årstavägen väster om kvarteret Västända kommer i en senare planerings- och utbyggnadsetapp av Årstastråket ha en fortsättning västerut längs tvärbanans norra sida och bli "Norra Spårväggsgatan". I genomförandet av aktuell detaljplan anläggs en vändplan, där den lilla kvartersgatan för angöring till kvarteret Västända tar vid. Längs gatan skapas ett 7,5 meter brett planteringsstråk (**plantering**) som ska understödja det biologiska sambandet i nordsydlig sträckning, som fortsätter längs kvartersgatan inom markanvändningen **PARK**.



Situationsplan, gatumark

#### Utformning av gator på kvartersmark

En kvartersgata (**kvartersgata**, på plankartan) är del av överdäckningen över spåren. En bred planteringszon (**plantering**) med träd och buskar kommer i

framtiden smälta samman med planteringsstråket i norr, samt en stor park söder om spåren i en senare etapp av Årstastråket.

En kvartersgata med gångbana (**kvartersgata, gångbana**) följer spåren söder om det östra kvarteret. Här angör boende till garage under bebyggelsen och förhöjda gårdar. Sophanteringen sker på denna sida om kvarteret. Gångbanan följer kvartersgatan och ansluter till Johanneshovsvägen i väster och Linde hållplats i öster.

#### Gång- och cykeltrafik

Cykelmöjligheter kommer att vara mycket goda i den nya strukturen. När Johanneshovsvägen smalnas av finns utrymme att skapa breda gång och cykelbanor intill gatan på båda sidor. Gatans tvärsektion och utformning beskrivs ytterligare i det kvalitetsprogram som hör till detaljplanen

Stadens rekommendationer med minst 1,5 cykelparkeringsplats per bostad kommer att följas. Cykelparkering planeras dels i garagen och dels utomhus utanför entréer.

#### Kollektivtrafik

Tvärbanans spårtrafik är stommen i kollektivtrafiken i Årsta, från Sickla udde via Gullmarsplan och station Linde i planområdet till Årsta berg (möjlighet att byta till Pendeltåg) och vidare till Alvik. Enligt SL finns det möjlighet att utöka kapaciteten när antalet resenärer ökar i takt med den planerade bebyggelsen.

#### Biltrafik

Parkering för den nya bebyggelsen ska lösas inom kvartersmark. Parkeringsstalet för bilar har bedömts vara rimligt med 0,7 bilplats per lägenhet, eftersom mycket goda kommunikationer med kollektivtrafik finns i området. Bilparkering löses inom planområdet med garage under mark. Utöver garage under mark kommer angöringsmöjligheter ordnas längs kantsten efter gatorna där det rymms och är lämpligt ur trafik- och tillgänglighetssynpunkt.

#### Tillgänglighet

Planområdets olika delar är idag åtskilda av bilvägar och tvärbanans spår. Genom att ordna gång- och cykelvägar längs med och nya övergångar över Johanneshovsvägen (inom användningen **GATA**), samt möjliggöra en ny övergång över spårområdet i väster (**PARK** och **x**) görs planområdet mer tillgängligt. För att tillgängliggöra Ralångsvägen söderut för gående och cyklister har en ramp och trappa projekterats inom gatumarken.

Kvarteret Västända ligger intill ett parkområde. För att säkerställa tillgängligheten till parken begränsas den nya bebyggelsens möjlighet till överhäng med en lägsta höjd i planbestämmelserna **v5**, **v6**, **v7** och **v8**.



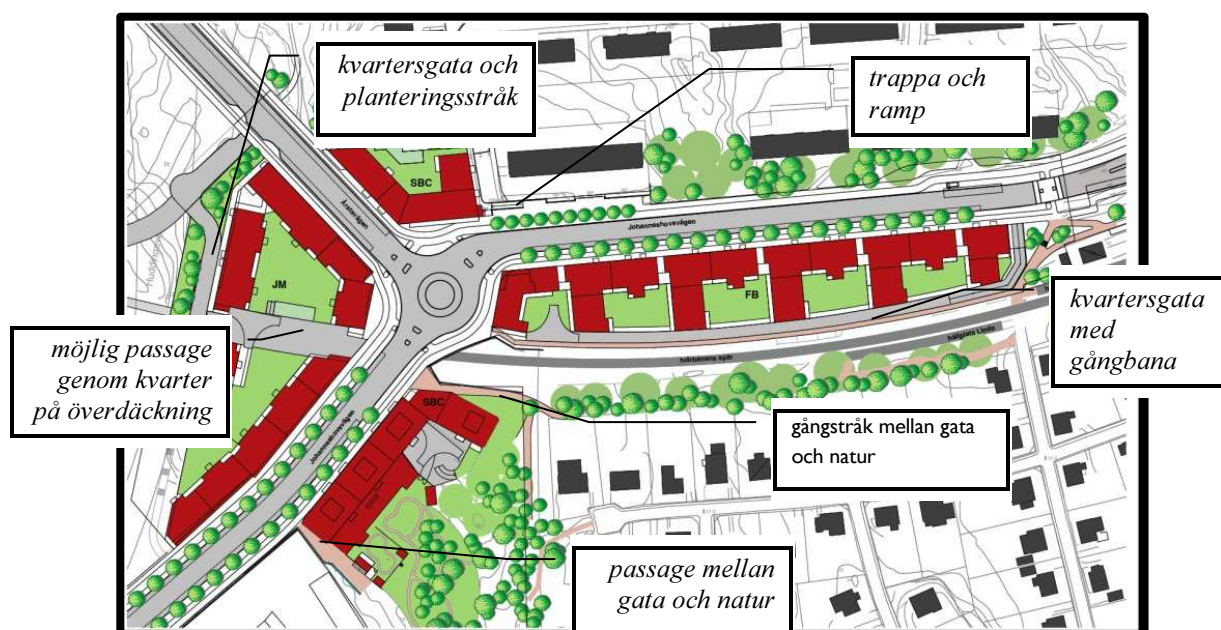
Längdsektion väster om kvarteret Västända, bilden visar dagens marknivå samt trolig framtida nivå när parken anläggs.

Tillgängligheten in till naturmarken i öster garanteras genom ett smalt stråk naturmark (**NATUR**) med anlagd gångväg norr om kvarteret Medlemmen samt ett område på kvartersmark i söder där allmän gångtrafik garanteras tillgänglighet (x).

Parkering i garage under nya bostadskvarter kommer att nås från kvartersgata eller från allmän gata. Angöringsplatser längs med gatorna kommer att anordnas, i den mån gatunormen tillåter. Stadens ambition med max 10 meter till angöring för taxi, färdtjänst etc. kommer att klaras.

Lutningarna på nya gångvägar och gator kommer att vara enligt stadens riktlinjer. "Arlabacken" (Johanneshovsvägens backe söderut från korsningen med Årstavägen) lutning kommer att förbättras utifrån befintliga förhållanden men fortsätter att ha en något brantare lutning än de angivna riktlinjerna.

Alla föreslagna byggnader ska vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Tillgängliga entréer och uteplatser är möjliga att skapa enligt stadens riktlinjer.



Situationsplan, tillgänglighet



## **Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning, spillvatten**

Den planerade bebyggelsen avses ansluta till befintliga vatten- och avloppsledningar som finns i gatumark.

### **Dagvatten**

Dagvatten från kvartersmark ska tas omhand enligt stadens dagvattenpolicy.

Dagvattenledningar byggs ut, men kommer att tas i drift först när en större del av Årstastråket är utbyggt. Till en början kommer dagvattnet att ledas till befintliga avloppsledningar.

### **El/Tele**

Den planerade bebyggelsen avses ansluta till befintliga el, och teleledningar.

### **Energiförsörjning**

Den planerade bebyggelsen avses ansluta till befintliga fjärrvärmeledningar.

### **Avfallshantering**

Hushållsavfall föreslås lämnas i nedgrävda behållare på kvartersmark med placering i anslutning till den planerade bebyggelsen.

### **Räddningstjänst**

Framkomlighet och tillgänglighet för Storstockholms brandförsvär vid händelse av en räddningsinsats ska beaktas.

## **Störningar**

### **Buller**

#### Kvarteret Västända

Alla lägenheter får högst 55 dBA vid fasad till minst hälften av bostadsrummen. Alla lägenheter har minst en balkong med ekvivalent ljudnivå 55 dBA eller lägre. Balkonger närmast överdäckningen kan behöva förses med skärm för att klara maximalnivå, alternativt kan tysta uteplatser anordnas på gården. Riktvärden enligt "Stockholmsmodellen" och SL:s bullerpolicy klaras. Bullerutredningar har gjorts för de enskilda kvarteren, (*Årstastråket, dp Västända, Redovisning av trafikbuller, 2011-06-29*).

#### Kvarteret Medlemmen och kvarteret Bolmen

De planerade bostäderna utsätts för höga trafikbullernivåer från Johanneshovsvägen och Årstavägen samt tvärbanan. Mest utsatta fasad får en ekvivalent ljudnivå upp mot 67 dB(A). Med bostadsutformning och genomgående planlösningar kan bostäderna klara riktvärden med avstegsfall B.

Externt industribuller från aktiviteter på Södermalms trä söder om kvarteret medlemmen klarar gällande riktvärden vid närmaste bostäder. (*Bullerutredning Kv Medlemmen och Kv Bolmen Trafikbuller samt externt industribuller från Södermalms Trä, Revision 3: 2012-08-10, Rapport: 555385 A, ÅF-Infrastructure AB*)

### Östra kvarteret

De bullerkällor som belastar den planerade bebyggelsen är trafiken på Johanneshovsvägen och tvärbanan. Alla lägenheter och uteplatser uppfyller riktvärden enligt Stockholmsmodellen. Inomhuskraven uppfylls med erforderlig ljudreduktion i fasad, fönster och uteluftdon.

För att uppfylla SL:s riktvärden på de övre våningarnas balkonger krävs i några fall skärm eller delvis inglasning av balkongerna. Gemensamma uteplatser på gårdarna uppfyller riktvärdena utan åtgärder. (*Kamhuset, Redovisning av trafikbuller, Rev 2010-10-18, kompletterad 2012-06-27, Bernström akustik*)

### Stomljud och vibrationer

#### Kvarteret Medlemmen

Riktvärdet för stomljudsnivå inomhus kommer att överskridas om inte åtgärder vidtas. Åtgärder innebär att byggnaderna vibrationsisolerar genom att ställas på elastiska element, ingen del av byggnaden får ha stum kontakt med marken. Isolering måste utföras konsekvent.

Vibrationshastigheten är lägre än 0,1 mm/s på nedersta planet, vilket medför att kännbara vibrationer inte bedöms förekomma inomhus. (*Stomljud från Tvärbanan, Rapport nummer: 2010-122 r01, 2010-12-23*)

#### Det östra kvarteret och kvarteret Västända

Riktvärdet för stomljudsnivå inomhus kommer att överskridas om inte åtgärder vidtas. Åtgärder innebär att byggnaderna vibrationsisolerar genom att ställas på elastiska element, ingen del av byggnaderna får ha stum kontakt med underlaget inom 50 meter från spåret.

Vibrationshastigheten är lägre än 0,1 mm/s på nedersta planet, vilket medför att kännbara vibrationer inte bedöms förekomma inomhus. (*Stomljud från Tvärbanan, Rapport nummer: 2010-122 r01, 2010-12-23*)

## **Konsekvenser**

### **Behovsbedömning**

Stadsbyggnadskontoret, liksom Länsstyrelsen bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(1987:10) 5 kap. 18 § plan- och bygglagen respektive 6 kap. 11 § miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras.

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

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

### **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren-Stockholm, Årstaviken. Dagvatten från planområdet fördröjs inom fastigheten innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i Johanneshovsvägen. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

### **Landskapsbild/ stadsbild**

Detaljplanen medger en placering och gestaltning av ny bebyggelse olik omgivande bebyggelsegrupper. Den nya bebyggelsen kommer att komplettera området med ännu en stadsbyggnadskaraktär utan att konkurrera med Valla gårdens karakteristiska punkthus eller andra stadsbyggnadsstrukturer i närområdet.

### **Natur**

Förskolans gård har studeras och anpassats efter de större träd som finns på platsen. Ekplantering kan vara en kompensation på stadens mark söder om tvärbanan i området väster om planområdet och öster om fastigheten Idlången 4 söderut mot Årstafältet. Åtgärderna förstärker långsiktigt ett befintligt habitatnätverk för eklevande arter och bedöms lämpligt utifrån en helhetssyn och ett funktionellt naturmiljöperspektiv samt står i relation till ingreppets storlek.

### **Störningar och risker**

#### **Buller**

Stadens utgångspunkt för bostadsplanering är stadens strategi för en långsiktigt hållbar utveckling och ett helhetsperspektiv på människors livskvalitet och hälsa. Ur hälsosynpunkt är det avgörande att inomhusriktvärdena alltid måste klaras vid nybyggande av bostäder.

Planområdet är beläget inom vad som i översiktsplanen benämns som ”den centrala stadens utveckling” och har god tillgång till kollektivtrafik. I Stockholms län har man sedan länge tillämpat avstegsfall i kollektivtrafiknära lägen. Avsteget innebär att sådana bostäder kan godtas, där minst hälften av boningsrummen ligger mot tyst sida. De nya bostäderna inom aktuellt planområde klarar gällande riktvärden, i vissa fall med åtgärder enligt tillämpade avsteg.

#### **Vibrationer**

Det är möjligt att konstruera nya byggnader så att riktvärden för stomljud och vibrationer klaras.

#### **Farligt gods**

Tre riskanalyser har gjorts, med hänsyn till:

- Farligt gods på Johanneshovsvägen
- Farligt gods i Södra länkens vägtunnlar
- Säkerheten gällande överdäckt spårområde



Med beaktande av föreslagna åtgärder i riskanalyserna, innebär förslaget till detaljplan ingen förhöjd risk.

Detaljplanen anpassar byggbar mark och bestämmelser utefter föreslagna åtgärder. Åtgärder som inte kan styras genom detaljplanen, hanteras genom avtal mellan berörda parter. Riskanalyserna finns som bilagor till detaljplanen.

#### *Farligt gods på väg*

Planerad bebyggelse är lämplig ur riskhänseende med avseende på transporter av farligt gods på Johanneshovsvägen.

#### *Farligt gods i Södra länken*

En farligtgoodsolycka i Södra länkens betongtunnlar skulle påverka bebyggelsen inom planområdet – händelsen bedöms dock högst osannolik eller försumbar.

Riskhänsyn som ska tas är:

- Inga nya byggnader direkt ovan betongtunnlar
- Ny bebyggelses bärande väggar ska vara vinkelräta mot tunneln
- Ny bebyggelse ska utföras med sega och kraftiga konstruktioner
- En kraftig spont mellan tunnel och ny bebyggelse
- Befintligt berg ska bevaras i möjligaste mån
- Fyllnad runt betongtunnel ska vara väl packad

#### **Överdäckning spårområde**

Dagens brokonstruktion är 35,5 meter, planerad överdäckning mäter 79,5 meter, den planerade överdäckningen blir totalt bli 115 meter lång.

Förhöjda risker till följd av överdäckning förekommer i form av sammanstötning, personolycka samt brand i tåg. Sannolikheten för sammanstötning är liten och föranleder mycket liten risk, en eventuellt ökad risk för påkörning i samband med nedsatt sikt anses inte vara dimensionerande och medför inga kompletterande åtgärder. För tågresenärer inträffar den förhöjda risken vid utrymning varför organisation vid utrymning, gångbarhet och utformning av tekniska installationer är viktigt. I övrigt är inte risknivån förhöjd för tredje man, banpersonal eller tågresenärer.

Åtgärder för utrymning, gångbarhet och tekniska installationer är förankrade hos SL.

#### **Spårtrafik och vägtunnlar**

Framkomligheten för trafik på spårvägen kommer inte att påverkas av den föreslagna bebyggelsen, dock kommer nya invånare få god tillgänglighet till spårbunden kollektivtrafik. Framkomligheten för motortrafik i vägtunnlar under planområdet kommer inte att påverkas av den föreslagna bebyggelsen.

#### **Tillgänglighet**

Passagemöjligheterna över tvärbanan ökar i och med gångmöjlighet på överdäckningen, längs med kvarteret Väständas västra sida.

Johanneshovsvägens backe söderut från korsningen med Årstavägen kommer även i fortsättningen ha en något brantare lutning än stadens riktlinjer. Den föreslagna bebyggelsen kommer att uppfylla stadens ambitioner, liksom kraven i BBR.

## Ljushöghållanden och lokalklimat

### Luftmiljö

Gjorda beräkningar visar att gällande miljö kvalitetsnormer kommer att klaras med en utbyggnad enligt aktuell detaljplan. (*Luftutredning för Årstastråket, etapp 1, Stockholm, LVF 2011:6, 2011-03, )*

## Tidplan

Samråd 2010-03-03 – 2010-03-31

Utställning 2011-07-13 – 2011-08-19

Utställning II 2012-10-03 – 2012-10-31

Antagande 2012-12-13

## Administrativa frågor

Detaljplanen har upprättas med normalt planförfarande.

Planen har upprättats enligt PBL (1987:10)

### Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag planen vinner laga kraft.

Eva Nyberg-Björklund  
planchef

Carolin Andersson  
planeringsarkitekt