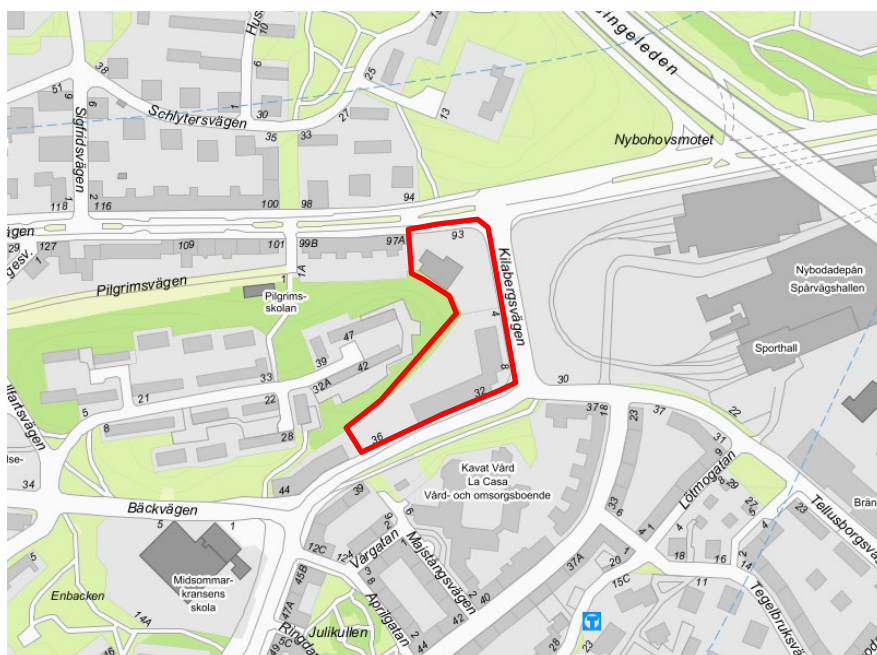


## Samrådsredogörelse

### Detaljplan för Eremiten 2 m.fl. vid Kilabergsvägen i stadsdelen Midsommarkransen, Dp 2022-04701

**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)

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Sammanfattning av samrådet .....	3
<b>Föreslagna förändringar.....</b>	<b>4</b>
<b>Sammanfattade synpunkter .....</b>	<b>5</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	5
Allmänt om planförslaget .....	5
Arkitektur och gestaltning.....	8
Kulturmiljö .....	11
Park, natur och vatten.....	12
Trafik .....	13
Teknisk försörjning.....	16
Hälsa och säkerhet .....	19
Miljö- och klimataspekter .....	28
Social hållbarhet .....	29
<b>Remissinstanser utan synpunkter .....</b>	<b>31</b>
<b>Sammanvägt ställningstagande .....</b>	<b>31</b>

## Inledning

### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för bostäder, lokaler och handel mot gata, skolverksamhet och nya arbetsplatser i kontor, vård och tillfällig verksamhet. Planen möjliggör också för att befintligt garage och bilverkstad i källarvåning inom Kilaberg 1 kan vara kvar. Den nya bebyggelsen har sin utgångspunkt i den befintliga bebyggelsens skala längs med Hägerstensvägen. Planen ska bidra till att stärka och aktivera Hägerstensvägen och Kilabergsvägen till trygga stadsrum med kompletterande gatutråd. Planen möjliggör för en god och säker trafikmiljö, där gående och cyklister prioriteras i relation till fordonstrafik och angöring. Planen möjliggör också för en utveckling och förbättring av miljön på befintlig skolgård samt förbättra kopplingen till skolan över Tellusborgsvägen.

### Sammanfattning av samrådet

#### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick mellan den 19 mars och den 6 maj 2024. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Förslaget visades också översiktligt på Aspuddens bibliotek, Hägerstensvägen 133. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Midsommarkransen lördag den 23 mars 2024. Samrådsmöte hölls tisdag den 9 april 2024 i Tellusborgsskolans matsal där cirka 20 personer närvarade.

#### Huvudsakliga synpunkter

Under samrådsperioden inkom det cirka 40 yttranden till stadsbyggnadskontoret. Dessa yttranden berörde framförallt risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering, storlek på skolgård samt gestaltningen.

Från länsstyrelsen inkom synpunkter som berörde risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering. Länsstyrelsen delade stadsbyggnadskontorets bedömning om att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken och anslutande bestämmelser.

Från andra remissinstanser inkom synpunkter om risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering och skolgårdens storlek. Från de privatpersoner som yttrade sig under samrådsperioden så inkom synpunkter om gestaltning, skolgårdens storlek samt önskemål om att bevara befintlig drivmedelsstation.

### **Sammanvägt ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till ett planförslag som tydligt bidrar till översiktsplanens mål om en sammanhängande stad. Planförslaget tillför cirka 60 bostäder i ett attraktivt och kollektivtrafikhärläge. Planförslaget möjliggör också för att befintlig skola kan finnas kvar inom området.

Under samrådet har ett flertal remissinstanser lyft att frågor kring risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret kommer att se över frågorna till granskning.

Flera remissinstanser samt privatpersoner har kommenterat takutformningen av det nya kvarterets hörn i korsningen Kilabergsvägen/Hägerstensvägen som de anser behöver bearbetas. Till granskning kommer gestaltningen att bearbetas vidare.

Flera privatpersoner har lyft att friytan inom föreslagen skola blir lägre än Boverkets rekommenderade. Utbildningsförvaltningen har i sitt yttrande lyft att det är viktigt att befintlig skola kan vara kvar. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att i det centrumnära läget är det rimligt att friytan på skolgården blir mindre än rekommenderat. Däremot ska föreslagen utformning av skolgård ses över till granskning för att se om det är möjligt att skapa en ännu mer kvalitativ utomhusmiljö.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Risk
- Buller
- Dagvatten och skyfall
- Förorenad mark
- Gestaltning

## Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under samrådet ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4.

### Allmänt om samrådet och planprocessen

*Länsstyrelsen* delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

### Allmänt om planförslaget

*Skönhetsrådet* ser positivt på att planförslaget möjliggör olika typer av verksamheter inom Kilaberg 1. Det säkerställer en flexibel användning, vilket rådet finner framsynt och bra ur ett hållbarhetsperspektiv.

*Stockholm vatten och avfall (SVOA)* menar att SVOA:s befintliga anläggningar som i framtiden hamnar inom blivande kvartersmark skall markeras med u-område i kartan för att säkra rätten för SVOA att nedlägga, underhålla och för all framtid bibehålla befintliga VA-ledningar inom detaljplanekartan med U markerat område. Servitutsavtal tecknas mellan bolaget och fastighetsägaren/tomträttsinnehavaren. Alternativt kan rätten säkras genom bildande av ledningsrätt, vid förrättning enligt ledningsrättslagen. Befintliga bergbelagda tunnlar löper genom fastigheten. SVOA hänvisar till de allmänna bestämmelser och anvisningar för markarbete inom eller intill bergbelagda tunnlar som har tagits fram.

*Trafikkontoret* noterar att gatumark tas i anspråk för att tillskapa ett skarpare hörn på kvarteret Eremiten 2, och vill skicka med att detta hörn inte får inkräkta på sikten eller begränsa ytorna på gång- och cykelbanan i korsningen. En hörnavskärning vore att föredra för att skapa mer utrymme för gående i en stor korsning. Trafikkontoret ser inte syftet med att användningsgränsen mot gata varierar i bredd längs Kilabergsvägen och skiljer sig mellan bostäder och skola. Det riskerar att bli ett otryggt hörn om denna vinkel skapas mellan byggnaderna.

*Stadsdelsförvaltningen* ställer sig undrande till att förskola medvetet undantas från planbestämmelsen i kvarteret med skola. I ett framtida scenario kan möjligheten till flexibel användning av lokalerna vara till nytta för staden som helhet. Om bestämmelsen

kvarstår vore det bra att förtydliga planbeskrivningen med en motivation till detta. Stadsdelen lyfter också att läsningen av planförslaget skulle underlättas om det fanns en karta med de befintliga kvarterens fastighetsbeteckningar, vilka det hänvisas till i texten. Stadsdelsförvaltningen är positiv till nya hyresrätter i området och byggaktörens inriktning mot större lägenheter är bra för att komplettera befintligt bestånd i området. Kvarteret har ett utsatt läge med närhet till trafikleder och SL-depån, men planförslaget visar att boendemiljön ändå kan bli god. Det är även positivt att Tellusborgsskolan kan få ett permanent bygglov i sina nuvarande lokaler så länge de behövs. I kvarteret med skola och kontor finns möjlighet att etablera en livsmedelsbutik i en tom lokal. Stadsdelsförvaltningen är positiv till att en livsmedelsbutik finns med i planen, då den kan underlätta vardagen för många boende och öka möjligheten till självständighet för äldre och funktionsnedsatta personer. Planförslaget innebär att en drivmedelsstation försvinner. Även andra planer i staden påverkar drivmedelsstationer, vilket kan vara ett problem ur beredskapssynpunkt enligt stadsdelsförvaltningen.

*Utbildningsförvaltningen* lyfter att de tillsammans med Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret har en löpande dialog kring utbyggnad av bostäder i Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämndsområde för att kunna tillgodose behovet av elevplatser på sikt. De förslagna hyresrätterna finns med i underlaget till prognoserna. Behovet av elevplatser som uppstår i samband med planförslaget omhändertas i utbildningsförvaltningens nuvarande skolplanering. Utbildningsförvaltningen bedömer att det finns ett permanent behov av de cirka 720 elevplatser i årskurs 6-9 som ryms inom lokalerna på Kilaberg 1. Behovet av högstadieplatser är generellt stort i stadsdelsnämndsområdet och i det fall planen inte godkänns för skola uppstår ett stort underskott av högstadieplatser i området. Kapaciteten på skolan behöver då ersättas med andra lokaler i området.

*Lantmäterimyndigheten* noterar att prickmarken på plankartan vid infarten till g2-området inte ingår i utbredningsområdet för gemensamhetsanläggningen för lastzon. Just nu är det ett glapp mellan g2-området och allmän platsmark för gata. Lantmäteriet undrar om inte denna del av prickmarken borde ingå i gemensamhetsanläggningen för lastzon. Lantmäterimyndigheten undrar också om inte området som förs från Midsommarkransen 1:1 till Kilaberg 1 samt till Eremiten 2 borde planläggas för (u2)-område på plankartan, i fall del av allmännyttig underjordisk avloppsledning ligger där.

*Postnord* framför att för att postutdelning ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

*Privatperson 2, 3 och 6* vill att bensinmacken med tillhörande service ska finnas kvar i området. Om bensinmacken försvinner blir det en omväg för alla som arbetar norr om Hägersten när de ska tanka bilen. En tankpump av något slag inom området behöver finnas.

*Privatperson 12* anser att prioritera parkeringsplatser framför replokaler är både omodernt och kontraproduktivt för en växande stad. Miljön ska prioriteras men även möjligheten för människor att växa. En stad och ett land som skryter om sin musikaliska framgångar och förmågor måste ju också underlätta för att den musikaliska kunskapen bevaras och vidareutvecklas. Att ett 100-tal musiker i olika åldrar ska få fortsätta repa i garaget i Kilaberg måste därför vara en självklarhet, speciellt i tider av neddragningar för studieförbunden. Det växer inte replokaler på träd i Stockholm. I förslaget som är uppsatt på Aspuddens bibliotek står det att garaget och verkstaden ska bevaras, men på nätet står det att verkstäderna ska försvinna till förmån för fler p-platser. Gäller det även replokalerna som finns där? Det tror och hoppas jag inte, men om någon har tänkt den tanken så måste denna åsikt om att bevara replokalerna framföras i tid. Det är för övrigt märkligt att informationen kring förslaget inte är konsekvent.

*Privatperson 13* är positiv till att riva bensinstationen för att möjliggöra en permanent skola och skapa nya bostäder. Som entré och knutpunkt mellan Aspudden och Midsommarkransen finns nu en möjlighet att binda ihop stadsdelarna genom att skapa ett kvarter som inte endast passeras, utan även en plats där människor kan stanna upp och mötas.

*Privatperson 17* undrar om befintlig skolbyggnad kommer att vara kvar.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer att se över de fastighetsrättsliga delarna i planbeskrivningen till granskning. Befintliga va-ledningar har ett u-område i plankartan. Stadsbyggnadskontoret stämmer av u-områdena med SVOA för att säkerställa att områdena är korrekta. Stadsbyggnadskontoret ser tillsammans med projektgruppen över kvarterets avslutning mot allmän plats. Stadsbyggnadskontoret anser inte att Kilaberg 1 är lämpligt för förskola då friytan som krävs för förskola är större samt att fastigheten ligger i ett trafikerat läge.*



*I Stockholms stad finns en plan för att säkerställa att strategiskt viktiga drivmedelsstationer behålls. Drivmedelsstationen är inte strategiskt viktig, något som gör att stadsbyggnadskontoret anser att den inte behöver bevaras ur ett kris- och beredskapsperspektiv. I samrådsförslaget har antalet parkeringsplatser som finns i befintligt garage under Kilaberg 1 behövts för att möjliggöra för skolverksamhet samt livsmedelsbutik. Byggaktören har även önskat möjliggöra för att befintlig bilverkstad kan vara kvar. Stadsbyggnadskontoret ser över så informationen om förslaget är korrekt på hemsidan. Befintlig skolbyggnad inom Kilaberg 1 kommer att stå kvar.*

## **Arkitektur och gestaltning**

*Skönhetsrådet anser att det nya bostadskvarteret har en höjdskala som faller väl in i den befintliga miljön. Fasadgestaltningen utgår från en analys av intilliggande bebyggelse och bryts upp i cirka 20 meter breda indelningar där varje del utformas med små variationer i fönsterplaceringar, puts- och fönsterkulörer m.m., vilket rådet bedömer är en intressant utgångspunkt för fortsatt utveckling. Enligt rådet kan ett markerat hörn fungera men både hörntornet och fasaderna i övrigt behöver bearbetas för ett mer självständigt uttryck. Bearbetningen bör även syfta till att minska ytan på de slutna fasadpartierna i bottenvåningen till förmån för en mer generös fönstersättning, vilket också skulle påverka stadsmiljön positivt. Rådet önskar att bostadsgården med underliggande bjälklag utvecklas till en planterbar och grön gårdsmiljö för de boende. Den befintliga byggnaden på Kilaberg 1 har goda arkitektoniska kvaliteter och att byggnaden bevaras ser rådet som mycket positivt.*

*Samfundet S:t Erik lyfter att kvarteren är beläget i komplext stadslandskap som karaktäriseras av bostadsbebyggelse från 1910–1940-talen vars gemensamma nämnare är en långt driven landskapsanpassning och tydliga arkitekturhistoriska årsringar. Planområdets kvarter utgör tillsammans entré till stadsdelarna Midsommarkransen och Aspudden. Högt beläget väster om planområdet ansluter Pilgrimsvägens emblematiske barnrikehus i tegel. Planförslaget innebär att Hägerstensvägens norra sidas slutna kvartersstruktur fullföljs och ansluts till kvarteret Kilabergs befintliga kontorsbyggnad. Bebyggelsen bildar en tydlig front mot öster. Vad gäller fasadutformning och skala anknyter den nya bebyggelsen strukturellt till de intilliggande ungdomsfasadernas rytm och indelning med upprepade frontespiser och branta takfall med takkupor. Anpassningen till den anslutande bebyggelsens skala innebär både ett harmoniskt helhetsintryck och att de högt belägna småhusen på Pilgrimsvägen respekteras som landmärke. Gaturummet berikas genom en utformning med uppglasade lokaler i sockelvåningen och gatuplanteringar. I kvarteret. Kilaberg*



möjliggör planförslaget skolverksamhet, vilket innebär att offentliga verksamheter utvecklas och permanentas i en stadsdel som idag domineras av slutna bostadsfasader. Samfundet S:t Erik anser att planförslaget utgör ett mycket positivt exempel på hur ett analytiskt och inkännande planarbete kan utveckla staden med utgångspunkt i Byggnadsordningens generella riktlinjer.

*Privatperson 1* anser att det är bra att platsen bebyggs men tycker att föreslagen exploatering skulle tillskapa fler bostäder. Privatperson 1 hade gärna sett ett smalt höghus på 20 – 30 våningar på platsen.

*Privatperson 4* anser att Studio Moi har gjort ett jättefint jobb med förstudie och genomförande av underlag till detaljplan. De har lyckats fånga Aspudden och Midsommarkransens identitet på ett uppmärksamhetssätt. Privatperson 4 anser att gestaltningen av hörnet Kilabergsvägen/Hägerstensvägen behöver ses över. Valvet känns lite taget ur luften och den oregelbundna fönstersättningen passar inte in i den övrigt rytmiska fasaden och det vore önskvärt att försöka få till en regelbundenhet och bättre harmoni i fasaden. Hörnet är ändå det första man möter när man kör in mot Aspudden och Midsommarkransen. Om det inte är möjligt att följa samma fönsterrytm som övrig fasad på grund av planen skulle man exempelvis kunna jobba med "faux fenestres" eller liknande grepp. Privatperson 4 lyfter också att det är bäst att hålla sig till en fönsterbredd i förslaget och hoppas att förslaget genomförs med lika stor ambition och kvalitet som bilderna illustrerar.

*Privatperson 5* gillar idén att ha med en skola och hyreslägenheter och tycker att förslaget är spännande som helhet. Privatperson 5 hade önskat att tillkommande bebyggelse utformades ännu mer ut som husen som byggdes på 1920-talet. Aspudden och Midsommarkransen är kända för sina vackra stenhus, så privatperson 5 tycker att det är onödigt att försöka få byggnaderna att se "modernare" ut.

*Privatperson 10* anser att det är en mycket lämplig plats för bostadsbebyggelse. Höjden på husen borde höjas ju närmare Liljeholmen man kommer. Därför borde husen höjas och framförallt borde hörnet av tomten användas för ett högre och framförallt större torn som "sätter ribban" för bebyggelsen som kan komma att byggas i framtiden. Just nu ser det ut som att det här nya huset är lägre än grannhuset på Eremiten 3. Högdelen borde vara högre och mer detaljerade som de är längre in i Aspudden. På kullen i bakgården borde man se om det går att bygga något mer.

*Privatperson 13* anser att det framtagna förslaget har många fördelar men kvarteret upplevs slutet med ett skarpt hörn mot korsningen. Slutenheten förstärks av ett litet torn som för tankarna till en borg. Istället föreslår vi att ta man tar till vara på det positiva

aspekterna med bensinstationen och hur man idag kan snedda över platsen. Om hörnet skulle dras in eller fasas av så skulle en mindre torgbildning kunna skapas. Förlorad bruttoarea kan tas igen på höjden i någon del av kvarteret. Med ett mjukare hörn och möte mellan stadsdelarna finns rum för större planteringar (kanske ett vårdträd?), torgyta, uteservering mm. På detta vis hedrar man PO Hallmans tankar för Aspudden och dess Sitte-inspirerade ideal med små platsbildningar insprängda i stadsväven. Staden borde ta detta tillfälle i akt att skapa en plats som kan vara flexibel över tid. Jättefint förslag i övrigt.

*Privatperson 15* tycker att förslaget är fint men att föreslagen hörnaccent i korsningen Hägerstensvägen/Kilabergsvägen behöver bearbetas vidare.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget är ett bra avvägt förslag mellan bevarande av befintlig byggnad på Kilaberg 1 och möjliggörande av ny bostadsbebyggelse som följer befintlig bebyggelses skala längs Hägerstensvägen. Nuvarande förslag följer Stockholms byggnadsordning. Stadsbyggnadskontoret anser inte att planområdet är rätt plats för att pröva högre volymer. Till granskning kommer gestaltningen för Eremiten 2 att ses över.*

## Kulturmiljö

### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

*Stadsmuseet* bedömer att planförslaget i huvuddrag är genomförbart ur kulturmiljösynpunkt och att det är positivt att den tidigare föreslagna påbyggnaden har utgått ur planförslaget. Stadsmuseet anser dock att det är att föregå en bygglovsprövning att redan i plankartan reglera uppförande av terrasser och skärmtak ovanför entréer, samt att dessa dessutom inte redovisas eller illustreras tillräckligt i planbeskrivningen. Stadsmuseet delar inte bedömningen i planbeskrivningen att den befintliga drivmedelsstationen inte har några kulturhistoriska värden. Stadsmuseet anser även att en bedömning och analys av förslagets konsekvenser på kulturmiljön ska finnas med i planbeskrivningen, även om påverkan på kulturmiljön bedöms som acceptabel. En sådan saknas i nuläget. Stadsmuseet bedömer exempelvis att planförslaget kommer att innebära påverkan på kulturmiljön, bland annat genom rivning av den gulmarkerade drivmedelsstationen med byggnadshistoriska värden. Drivmedelsstationer blir ett allt mer sällsynt inslag i stadsbilden och den samhällshistoriska utvecklingen kring bilismen i mitten av 1900-talet blir därmed alltmer svårsläslig i stadslandskapet. Förslaget bedöms dock i detta fall som möjligt.

*Skönhetsrådet* ställer sig positivt till att tillföra bostäder samt att den befintliga byggnaden inom Kilaberg 1 bevaras och får nya användningsbestämmelser. Den nya bostadsbebyggelsen kan endast uppföras om den befintliga drivmedelsstationen rivs. Rådet bedömer att detta är möjligt men anser att beslutsunderlagen saknar seriös och korrekt bedömning av stationens värde. Stadsmuseet har gulklassat fastigheten, d.v.s. bebyggelsen har positiv betydelse för stadsbilden och/eller av ett visst kulturhistoriskt värde. Att då i underlagen beskriva det som att drivmedelsstationen inte bedöms ha några kulturhistoriska värden är därmed inte korrekt. Underlagen bör på ett ansvarsfullt sätt beskriva vad man har och vad man mister så att det går att fatta ett välgrundat beslut. I det här fallet är det rådets bedömning att värdet av nya bostäder och de stadsmässiga kvaliteter ett nytt kvarter kan tillföra är högre än värdet av en bevarad drivmedelsstation.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret håller med om att befintlig drivmedelsstation ska beskrivas utifrån sina kulturhistoriska värden i planbeskrivningen. Till granskning kommer det antikvariska utlåtandet att kompletteras med en värdebeskrivning av befintlig*

*drivmedelsstation och planbeskrivningen uppdateras. Stadsbyggnadskontoret anser också att nya bostäder och stadsmässiga kvaliteter tillför ett högre värde till platsen än att bevara befintlig drivmedelsstation. Till granskning kommer planbestämmelser avseende terrasser och skärmtak samt hur de redovisas i planbeskrivningen att ses över.*

## **Park, natur och vatten**

### **Park och grönområden**

*Trafikkontoret lyfter att det är av vikt att stärka lövträdssambanden när möjligheten ges i samband med exploatering. I illustrationerna är fyra träd föreslagna/illustrerade vid nytt bostadshus på Kilabergsvägen. Trafikkontoret anser att det bör utredas om det finns möjlighet att plantera ytterligare träd på Kilabergsvägen för att förlänga trädraden och förstärka lövträdssambandet, förbättra lokalklimatet och upplevelsen av gatan. Ytan framför befintlig byggnad på Kilabergsvägen är omgestaltad från parkeringsyta till entrézon. Denna yta ser Trafikkontoret bör utredas om den kunde vara möjlig för trädplantering. För gaturummets upplevelse har det ingen betydelse om träden står på fastighetsmark eller allmän platsmark, om de får en likvärdig storlek/placering/uttryck och tas omhand av respektive markägare. Trafikkontoret ser även att projektet bör utreda om det finns möjlighet till trädplantering på Hägerstensvägen intill ny bebyggelse, framför eller väster om ny byggnad där ”infartstorg” skapas, eller om detta inte är möjligt, i vägavsnittet/refugen.*

*Stadsdelsförvaltningen ansvarar för skötsel av den naturmark som ansluter till de berörda fastigheterna. Stadsdelsförvaltningen anser att det är viktigt att gränsen mellan naturmark och fastigheter markeras, framför allt mot bostadskvarteret, då det annars finns risk för att en del av allmän plats privatiseras på olika sätt. Eftersom naturmarken sluttar mot fastigheterna är det också viktigt att det inte uppstår krav på stadsdelsförvaltningen att hantera det dagvatten som rinner från naturmarken mot fastigheterna. Det dagvattendike som planeras ligga i fastighetsgränsen mot bostadsgården ska placeras inne på fastigheten så att ansvaret för underhållet ligger på fastigheten.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret håller med om att träd bidrar till gaturummets upplevelse. Till granskning kommer utformning av den allmänna platsen att ses över i samband med systemhandlingsarbetet. Gestaltningen av grönytor på kvartersmark med avseende på dagvattenhantering samt gräns mellan kvartersmark och allmän plats kommer att ses över till granskning.*

## Trafik

### Motortrafik

*Trafikkontoret lyfter att det i planbeskrivningen saknas beskrivning av parkeringstal för bil. Detta behöver lyftas in i planbeskrivningen från parkerings- PM. Trafikkontoret ser det projektspecifika bilparkeringstalet på 0,45 platser per lägenhet plus 0,045 platser per lägenhet för besökare som en rimlig utgångspunkt. Trafikkontoret vill dock skicka med att det på platsen vore positivt att arbeta med mobilitetsåtgärder för att främja andra färdmedel än privatägd bil.*

*SVOA (VA) lyfter att underjordiska garage bör i första hand projekteras som avloppslöst om möjligt. Om garage ändå förses med avloppsbrunnar så ställs det krav på bland annat slam- och oljeavskiljare, innan vattnet leds vidare till spillvattennätet. Beroende på slutlig höjdnivå på eventuella underjordiska garage kan det krävas intern pumpning av spillvattnet. Sådan anordning bekostas och installeras av byggherren.*

*Privatperson 7 äger dubbelgaragen mittemot Carglass verkstad. Privatperson 7 har en egen byggfirma och lyfter att den behöver tillgång till garagen både under hela byggtiden samt efteråt då privatperson 7 hämtar och lämnar saker i garagen nästan dagligen.*

*Privatperson 11 sitter i styrelsen för garageföreningen Aspen som äger Eremiten 1. I trafikutredningen är passagen mellan Eremiten 1 och Eremiten 2 definierad "norra in- och utfarten". Garageföreningen använder denna passage för att komma in/ut ur garaget. Privatperson 11 undrar vad passagen har för status, vem som äger den och vem som ansvarar för skötsel och underhåll i framtiden. Om den tillhör Eremiten 2 undrar privatperson 11 om det finns eller behövs något avtal/överenskommelse som ger garageföreningen rätt att använda passagen för att komma in/ut i deras garage.*

*Privatperson 16 undrar om garageinfarten för Eremiten 1 och 3 kommer att finnas kvar där den är placerad idag.*

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att komplettera planbeskrivningen med parkeringstal för bil.*

*Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar Trafikkontorets önskemål kring mobilitetsåtgärder, SVOAs medskick kring avloppslösa garage samt att privatpersoner behöver åtkomst till sitt garage under hela genomförandetiden till byggaktören. Garageinfart för Eremiten 1 och 3 kommer att vara kvar i dagens läge. Passagen mellan befintlig bebyggelse på Eremiten 1 och 3 samt föreslagen bebyggelse på Eremiten 2 tillhör Eremiten 2. Troligen kommer*

*rätten att använda ytan för garageinfart samt skötsel och underhåll för ytan att lösas genom att en gemensamhetsanläggning bildas.*

### **Gång- och cykeltrafik**

*Trafikkontoret* noterar att planhandlingarna lyfter att Kilabergsvägen och Hägerstensvägen föreslås delvis byggas om för att möjliggöra för angöring tillsammans med gång- och cykelkopplingar samt för att få in grönska i gaturummet. Trafikkontoret vill ta del av fortsatt arbete och utformning av en lämplig gatusektion där det finns utrymme för både gång- och cykelväg samt trädplantering med gatuträd. Det har nyligen skett en ombyggnad av gång- och cykelstråk längs Hägerstensvägen och anslutningen mot Kilabergsvägen. Det är av stor vikt att detaljplanen samordnas med detta projekt och den nyanlagda infrastrukturen för att undvika för omfattande omtag i denna utbyggnad. Den nya gång- och cykelbanan ska ses som ett nytt nuläge som måste vägas in i helhetsbilden vid utveckling av Eremiten 2 och kontoret anser att planförslaget inte får medföra en försämring av den nyligen utbyggda sektionen. I planbeskrivningen saknas beskrivning av parkeringstal för cykel. Trafikkontoret ser att cykelparkeringar ska förläggas på ett sätt som gör dem enkla och attraktiva att använda, företrädesvis i markplan.

*Stadsdelsförvaltningen* anser att trafiksäkerheten vid Tellusborgsskolan, där många elever genar över gatan från busshållplatsen, kan ses över så snart som möjligt då dagens situation är otrygg. Stadsdelsförvaltningen är positiv till det planerade nya övergångstället på Tellusborgsvägen.

*Utbildningsförvaltningen* vill lyfta vikten av att säkerställa säkra skolvägar och ser positivt på att övergångställena till skolan ses över, och vid behov, kompletteras.

*Privatperson 8* tycker om förslaget och anser att läget är bra ur cykelsynpunkt. För att potentialen för cykel ska utnyttjas behövs det byggas attraktiva och säkra cykelparkeringsplatser.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Utformningen av allmän plats hanteras i systemhandlingen. Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar synpunkter kring gatusektion och övergångställe för Tellusborgsskolan till exploateringskontoret. Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att komplettera planbeskrivningen med parkeringstal för cykel. Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten om att cykelparkeringar ska vara attraktiva och säkra. Exakt placering av cykelparkering bestäms inte i plankartan.*



## Kollektivtrafik

*Trafikförvaltningen Region Stockholm lyfter att då planområdet ligger i närhet till Regionens befintliga depåanläggning önskar Regionen att Staden i god tid innan byggnationerna påbörjas ska skicka in "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" till trafikförvaltningen. Innan arbeten påbörjas ska samordning ha skett med trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. SL:s föreskrifter ska följas. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploitören.*

*Trafikförvaltningen Region Stockholm kan inte hitta uppgifter om hur bred angöringsfickan på Kilabergsvägen kommer att vara och inte heller om en frizon mellan körbana och angöringsficka planeras. När hastighetsgränsen är 40 km/h behövs en frizon på 0,25 m enligt RiGata-Buss. I skissunderlaget ser det även ut som att trädtrader planeras längs med angöringsfickan, vilket kan försvåra angöring och parkering längs kantstenen. Det finns då en risk att fordon parkeras en bit ut från kantsten, särskilt om det är ett brett fordon. Det kan innebära svårigheter för buss att passera då det inte finns tillräckligt med utrymme. Regionen önskar således att planhandlingarna kompletteras med en tydligare redogörelse för bredder och sektioner på Kilabergsvägen för att säkerställa bussens framkomlighet på sträckan.*

*Trafikkontoret anser att det är av stor vikt att säkerställa god sikt med tanke på den förväntade frekvensen av leveransfordon till en livsmedelsbutik samt att platsen ligger i direkt anslutning till en skola. Hörnavskärningar för att säkerställa tillräcklig sikt behövs från utfarten. Även den andra planerade in- och utfarten går över ett gång- och cykelstråk. Det innebär att stor omsorg krävs vid utformning av dessa platser för att skapa en så trafiksäker miljö som möjligt.*

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret har vidarebefordrat Trafikförvaltningens medskick kring genomförandeskede och de avtal som behövs inför till byggaktören. Inom planprojektet kommer det inte att ske någon ombyggnad av Kilabergsvägen. Till granskning kommer planhandlingarna att tydliggöras avseende bredder och sektioner på Kilabergsvägen. Planerade in- och utfarter kommer att ses över för att säkerställa en trafiksäker miljö.*



## Tillgänglighet

*Trafikkontoret* anser att för att angöring längs Hägerstensvägen och Kilabergsvägen ska vara möjlig får inte framkomligheten bli begränsad när angöring sker. I annat fall kan gatumark inte nyttjas för detta ändamål, både med tanke på trafikmängder och närhet till korsning. Projektet måste kunna redovisa en tillfredställande lösning för att en sådan angöring ska vara möjlig.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Till granskning kommer planhandlingarna att tydliggöras gällande hur angöring längs gatorna kan ske utan att framkomligheten försämrats.*

## Teknisk försörjning

*Stockholm vatten och avfall (SVOA)* lyfter att de har befintliga VA-anläggningar inom planområdet. I planens södra del finns två stycken större självfallsledningar för kombinerad avledning av spill- och dagvatten som går in i en tunnel. I norra delen av planområdet fortsätter samma kombinerade ledning. Denna sträcka är markerad med ledningsrätt i befintligt plankarta. Under planområdet löper även Mästsunneln, som skyddas av befintligt u-område. Distributionsledning för vatten ligger i Tellusborgsvägen. I Kilabergsvägen öster om planområdet finns befintliga anläggningar som behöver vara i kontinuerlig drift. För dessa och övriga befintliga ledningar avråder SVOA från omläggningar. För befintliga anläggningar som skall bevaras efter planens genomförande gäller SVOA:s allmänna bestämmelser. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +55 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +40 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av SVOA. Det finns tillräcklig kapacitet för att försörja tillkommande exploatering enligt planförslaget. SVOA har ett pågående projekt som innebär att ytterligare markanspråk kommer krävas öster om planområdet för tillkommande VA-anläggningar.

Befintligt ledningsnät invid planen är överbelastat men tillkommande flöde från exploateringen anses försumbart och kan därför anslutas utan åtgärder. Avledning av spillvatten med självfall tillåts ej för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av SVOA.

Dagvattennätet i området är inte modellerat, men kan anslutas utan ytterligare fördröjning över åtgärdsnivån eftersom exploaterings yta är ringa och i dag hårdgjord.

Fastighetsägaren skall försörja sina egna anläggningar med erforderligt brandvatten och sprinkler, exempelvis i en tank eller bassäng. SVOA garanterar inget flöde eller tryck i vattenservisen. Fastigheten Kilaberg 1 är idag ansluten till det kommunala VA-systemet för vatten och kombinerat avlopp i Tellusborgsvägen. Fastigheten Eremiten 2 har befintliga anslutningar till ledningsnät för dagvatten och vatten i Hägerstensvägen och anslutningspunkt till spillvatten i fastighetens västra del. Servisanslutningarna som finns kan med fördel användas om kapaciteten anses vara tillräckliga.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret skickar vidare SVOAs synpunkter kring ledningsnät och krav för anslutning till byggaktören.*

### Dagvatten

*Stockholm vatten och avfall (SVOA)* har granskat dagvattenutredningen utifrån Stockholm stads checklista för fullständiga dagvattenutredningar. Checklistan tillsammans med Stockholm stads rapportmall för fullständiga dagvattenutredningar är bra vägledning i utredningsarbetet för att uppfylla Stockholm stads dagvattenstrategi. Flertalet punkter i utredningen saknas och utredningen behöver kompletteras till granskning. Utredningen behöver bland annat uppdateras gällande en bedömning av infiltrationsmöjligheterna, ett förtydligande av vilka planer nedströms utredningsområdet som kan påverkas och flöden som ska redovisas i enlighet med checklistan. Skyfallshantering ska ske i ytliga åtgärder samt med hjälp av höjdsättning för en säker avledning. Ska skyfall hanteras i samma anläggningar som dagvatten behöver en ytvolymer som kan omhänderta skyfallsvolymer utformas.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Dagvattenutredningen kommer att ses över och kompletteras till granskningen.*

### EI/Tele

*Ellevio AB* har lokalnät 0,4 och 11kV samt inhyst nätstation i planområdet. Befintliga anläggningar ska beaktas. Åtgärder i Ellevios anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av beställaren. Elnätskapaciteten i området är begränsad, och förstärkning av befintligt elnät kan bli aktuellt. För den aktuella detaljplanen önskar Ellevio planstöd med E-område för den befintliga inhysta nätstationen som ligger i byggnaden på fastigheten Kilaberg 1. Ellevio önskar även klargörande avseende nödvändigt avtalsservitut för den befintliga nätstationen och dess

inkommande ledningar. Områdesansvarig på Ellevio önskar tidig kontakt för avstämning av effektbehov och ledningssamordning.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer att ha en dialog med Ellevio kring behovet av elnätsstation i området. Till granskning kommer befintlig elnätsstation att få planstöd. Stadsbyggnadskontoret har vidarebefordrat Ellevios önskemål kring avtal och tidig kontakt för avstämning till byggaktören.*

#### Energiförsörjning

*Stockholm Exergi har servisledning ansluten mot kv Eremiten 2. Ledning måste bottnas innan fastigheten kan rivas.*

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar synpunkten till exploateringskontoret som är fastighetsägare för Eremiten 2.*

#### Avfallshantering

*Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ser positivt på att det har tagits fram en avfallsutredning över detaljplaneområdet. I det fortsatta planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som ska användas för valda insamlingssystem kan angöra vid planerade hämtställen samt att det redan nu planeras för var fettavskiljare och dess tömningspunkter ska placeras. All insamling av förpackningar ska ske fastighetsnära senast år 2027. Därför behöver planbeskrivningen innehålla detaljer om fastighetsnära insamling för att det ska följa med hela vägen fram till bygglovet. SVOA informerar om riktlinjer för dragväg till hämtställe samt att insamling av grovavfall alltid ska planeras in. I planbeskrivningen framgår det att det planeras för lokaler för centrumändamål. Alla verksamheter som riskerar släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller (som t.ex. caféer, skolor och restauranger) måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut på avloppsnätet. Angöringsplats för tömning av fettavskiljare behöver planeras tidigt under planarbetet. Fullständiga mått, krav och övriga riktlinjer gällande fettavskiljare, angöring, trafiksäkerhet och kärthantering framgår av stadens riktlinjer.*

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar SVOAs krav kring avfallshantering till byggaktören.*

## Räddningstjänst

*Storstockholms brandförsvär (SSBF)* lyfter att i deras underlag ser det ut att finnas brandposter inom ett tillräckligt avstånd, men Staden behöver kontrollera detta med systemägaren för brandpostnätet, Stockholm Vatten och Avfall. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd på max 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, vilket innebär att det som mest får vara 150 meter mellan två brandposter. Kravet på max 75 meter gäller till samtliga uppställningsplatser och det är den väg som slangen dras som ska mätas och inte fågelvägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer att stämma av med Stockholm vatten och avfall att brandposter finns inom ett tillräckligt avstånd.*

## Hälsa och säkerhet

### Buller och vibrationer

*Länsstyrelsen* lyfter att planområdet utsätts för trafikbuller, industribuller från buss- och tunnelbanedepå samt lågfrekvent buller från tung trafik och busstrafik i anslutning till busshållplatser. I plankartan finns en planbestämmelse, m1, med syftet att säkerställa att bostäder får lämpliga boendemiljöer avseende buller. Eftersom planbestämmelsen är en generell reglering av omgivningsbuller anser länsstyrelsen att kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med att peka ut hela ljuddämpade sidan. Kommunen behöver även ge exempel på planlösningar med rumsindelning som visar att kommunen kan klara riktvärden och utformningsbestämmelser i enlighet med förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen).

*Länsstyrelsen* lyfter också att framtagna bullerutredningar visar att Nybodadepån ger upphov till industribuller i form av tåg- och busstrafik som kommer att påverka planerade bostäder nattetid. Mellan kl. 05.00-06.00 beräknas det förekomma 44 bussrörelser vid depån och den ekvivalenta ljudnivån vid fasad mot depån uppskattas bli 40–50 dBA. Enligt Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (2015:21) kan ekvivalenta ljudnivåer på 50 dBA nattetid accepteras för bostäder förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna anpassas för buller. Enkelsidiga lägenheter är därför inte lämpligt längs med fasaden mot Kilbergsvägen, utan endast lämpliga vid fasad längs med Hägerstensvägen. Kommunen behöver säkerställa att boende inte blir störda av industribuller nattetid från Nybodadepån genom att reglera detta platsspecifikt på plankartan.

*Länsstyrelsen* lyfter också att om busshållplatserna på Kilabergsvägen och Tellusborgsvägen kommer vara kvar i framtiden finns det enligt Bullerutredningen en förhöjd risk för störning av lågfrekvent buller inomhus. Eftersom föreslagna bostäder riskerar att utsättas för lågfrekvent buller kan ljudreducerande fönster eller tung fasad krävas. Kommunen behöver i så fall redogöra för det i planbeskrivningen och reglera med en planbestämmelse i plankartan.

*Länsstyrelsen* lyfter Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (2015:21) bör lägenheter som ligger inom zon B för verksamhetsbuller vara genomgående med tillgång till ljuddämpad sida. För att minska risken för olägenhet för människors hälsa bör kommunen studera möjligheten att placera sovrum mot innergården för lägenheter som vetter mot Kilabergsvägen. Enligt trafikbullerförordningen bör hälften av bostadsrummen vara vända mot en ljuddämpad sida. För att minska risken för olägenhet för människors hälsa bör kommunen studera möjligheten att sovrum är orienterade mot en ljuddämpad sida. Gällande föreslagen bullerskärm längs med Tellusborgsvägen lyfter *Länsstyrelsen* Naturvårdsverkets vägledning. Av Naturvårdsverkets vägledning framgår det att övriga vistelseytor på skolgårdar bör klara 55 dBA. I planbeskrivningen framgår det att majoriteten av skolgården kommer få ekvivalenta ljudnivåer på max 50 dBA. För att förbättra ljudnivån och sänka nivåerna på skolgården närmast vägen föreslår kommunen en bullerskärm längs med Tellusborgsvägen. *Länsstyrelsen* anser att det är positivt om bullerskärmen uppförs så att Naturvårdsverkets riktvärden för skolgård klaras. Kommunen bör om möjligt reglera bullerskärmen med en planbestämmelse i plankartan.

*Trafikverket* gör bedömningen att Trafikverkets anläggningar inte påverkas av planförslaget, men Trafikverket vill ändå understryka att riktvärden för buller gällande uteplatser och skolgård ska klaras.

*Miljö och hälsoskyddsnämnden (MHN)* lyfter att bullerutredningen konstaterar att för bostäder med fasader mot Kilabergsvägen, samt gaveln mot söder, är ljudnivåer från Nybodadepån styrande vid val av planlösningar. För att uppfylla de riktvärden som gäller för zon B enligt Boverkets riktvärden för industribuller behöver minst hälften av bostadsrummen orienteras mot innergården. Det blir dock otydligt i planbeskrivningen vilka krav på lägenhetsutformningar som finns för att klara riktvärden för industribuller och plankartan saknar en reglering av detta. MHN anser att hur detta ska säkerhetsställas och därmed bevakas i bygglovsskedet bör ses över. Det går exempelvis att styra med en planbestämmelse om lägenhetsutformning. Plankartan har redan en planbestämmelse som reglerar riktvärden i trafikbullerförordningen för bostäder vilket

MHN tycker är positivt. Det framgår dock inte att regleringen avser just trafikbuller vilket MHN anser bör skrivas ut. Detta eftersom bostadshuset även är exponerat för industribuller, för vilket andra riktvärden behöver beaktas. Bullerutredningen konstaterar vidare att det bör tas hänsyn till lågfrekvent buller i bostäder från busstrafik längst med främst Kilabergsågen, i synnerhet i närheten av busshållplatserna. För att minska risken för störning föreslås att en ljuddämpning som uppfyller ljudklass B tillämpas vid dimensionering av fasad och fönster. Detta rekommenderar bullerutredningen för bostäder med fasad inom 50 m från busshållplats. MHN anser att det i fortsatt planarbete bör övervägas om åtgärden ska regleras i avtal med byggaktören.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Till granskning kommer planbeskrivningen att kompletteras avseende lågfrekvent buller och hur staden avser att säkerställa bra boendeförhållanden på platsen. Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att förtydliga planbeskrivningen funder buller kring exempelplanlösningar för lägenheterna samt vilka lägenheter som kräver ljuddämpad sida. Till granskning kommer planbeskrivningen också att förtydliga i vilka åtgärder som krävs utifrån olika bullerkällor. Planbestämmelserna avseende buller ses över till granskning och vid behov kompletteras och förtydligas planbestämmelserna på plankartan. Stadsbyggnadskontoret tar med sig frågan om utformning av skolans bullerplank i den fortsatta diskussionen kring gestaltning.*

#### Risk

##### Farligt gods

Länsstyrelsen påpekar att öster om planområdet ligger Nybodadepån som har tillstånd att hantera brandfarlig vara. Transporter till depån kan förekomma på Kilabergsvägen i direkt anslutning till planområdet. I planhandlingarna framgår det dock inte hur många transporter som sker, och det finns dessutom osäkerheter kring vilka bränslen som kommer att transporteras till depån i framtiden. Avståndet mellan Kilabergsvägen och planerad samt befintlig bebyggelse är mindre än tio meter. Vid korta avstånd lägger Länsstyrelsen större vikt vid eventuella konsekvenser av en olycka med farligt gods än sannolikheten för att en sådan olycka ska inträffa. Det innebär att en bedömning av vilka åtgärder som är rimliga att vidta behöver utgå från de konsekvenser som kan uppstå. Av riskanalysen (BSL, 2023-05-24) framgår det att allvarliga konsekvenser kan uppstå på upp till 40 meters avstånd från olycksplatsen och att bebyggelsen inom planområdet kan påverkas. Mot bakgrund av de redovisade konsekvenserna, samt de osäkerheter som finns kring dagens och framtida transporter, behöver kommunen



säkerställa att utrymning kan ske bort från riskkällan vid en olycka. Kommunen behöver även bedöma om ytterligare åtgärder är rimliga att vidta, utifrån de transporter som förekommer och som kan komma att förekomma i framtiden. Plankartan behöver reglera de åtgärder som är en förutsättning för markens lämplighet med hänsyn till människors säkerhet. I byggnaden inom Kilaberg 1 finns idag bland annat en skola samt en bilverkstad. Planförslaget syftar till att dessa verksamheter ska kunna fortsätta bedrivas på platsen. Även vård möjliggörs enligt planförslaget. Kommunen behöver redovisa i planbeskrivningen om bilverkstadens verksamhet medför några risker. Eventuell hantering av brandfarliga och explosiva varor behöver framgå av planbeskrivningen. Utifrån de eventuella risker som verksamheten medför behöver kommunen även i planbeskrivningen bedöma lämpligheten i att bilverkstaden bedrivs i samma byggnad som känslig verksamhet, såsom skola och vård.

*Storstockholms brandförsvär (SSBF)* anser inte att riskutredningen visar att risknivån är acceptabel. Framförallt redovisar den inte hur många transporter till Nybodadepån som passerar planområdet och den exkluderar dessutom transporter av brandfarliga vätskor i klass 1. Det går därför inte att ta ställning till om planförslaget kan innebära att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. Staden behöver se till att det tas fram en ny riskutredning, eller att den befintliga riskanalysen uppdateras, så att det tydligt framgår vad som kan inträffa, vilka konsekvenser det kan leda till och en väl underbyggd bedömning kring hur sannolikt det är att det inträffar. Det har tagits fram en riskanalys som behandlar risker från Nybodadepån, inklusive transporter av farligt gods till depån, samt risker från transporter med farligt gods på Essingeleden. SSBF bedömer att riskanalysen inte utgör ett tillräckligt bra underlag, när det gäller risker för transporter av farligt gods till Nybodadepån, för att Staden ska kunna ta ställning om planförslaget kan innebära att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. Trots att det tagits fram en riskanalys är det oklart hur många transporter av brandfarlig vätska i klass 1 och 3 som går förbi planområdet på väg till Nybodadepån. Riskanalysen anger enbart att ”hur ofta leveranser med farliga ämnen sker till Nybodadepån är okänt.”

SSBF lyfter att i den framtagna riskutredningen finns ett långt resonemang som går ut på att man inte behöver ta hänsyn till transporter av etanol (klass 1), utan att de enda transporter man behöver beakta i sin bedömning är brandfarlig vätska i klass 3 – trots att bussdepån har tillstånd för betydligt mer etanol än brandfarlig vätska i klass 3 (150 000 liter etanol jämfört med 90 000 liter biodiesel/RME). Så länge verksamheterna har ett tillstånd för en viss mängd så får de hantera den mängden. Varken påståendet att 1) Region Stockholm främst använder biodiesel överlag, eller 2) att Nybodadepån



ska kunna ta hand om elbussar i framtiden, är argument nog för att antalet transporter av etanol skulle bli så pass få att man inte behöver beakta dem i en riskanalys. Det saknas dessutom källor som går att följa upp för båda dessa påståenden. Det är oklart varför riskkonsulten inte kollat med verksamheterna hur många transporter de har per år – detta hade gett ett betydligt bättre underlag än de spekulationer kring hur mycket som transporteras som redovisas i riskanalysen. SSBF anser att en riskanalys behöver redovisa hur många transporter av respektive farligt gods-klass som passerar planområdet, och helst en kvalificerad bedömning av hur det kan komma att förändras framöver, för att kunna utgöra ett tillräckligt bra beslutsunderlag i planprocessen. Riskanalysen anger vidare att ”den sammanvägda bedömningen är att riskpåverkan på området till följd av transporter med drivmedel till Nybodadepån är begränsad och att det inte är skäligt att vidta några kompletterande säkerhetshöjande åtgärder med hänsyn till detta”. Det påståendet verkar enbart grundas på argumenten:

- 1) Att flampunkten för Biodiesel/RME är låg och att sannolikheten för antändning vid ett utsläpp därför skulle vara låg. Sannolikheten för antändning är mycket högre för etanol, som ju utgör huvuddelen av de brandfarliga vätskor som får hanteras vid Nybodadepån, och den är inte på något sätt obefintlig för diesel. Det är också oklart vad ”mycket låg” innebär. Sannolikheten för olyckor med farligt gods är generellt låg men den typen av olyckor brukar ändå beaktas inom fysisk planering eftersom de kan leda till stora konsekvenser men många omkomna.
- 2) Att personer utomhus inte förväntas vistas stadigvarande på platsen. Detta är ett mycket märkligt påstående och det är oklart varför det skulle göra att risknivåerna blev acceptabla. Det spelar ingen roll hur länge en person vistas på samma plats, det som är relevant är hur många personer som kan drabbas vid en olycka. Riskanalysen tar samtidigt upp att skolan och busshållplatserna innebär att antalet personer som passerar området kan vara relativt omfattande under vissa tider på dygnet, vilket gör det ännu märkligare att hävda att riskpåverkan för personer utomhus är låg. Utöver skolverksamheten tillkommer matbutiken samt att detaljplanen möjliggör centrumverksamheter såsom vårdcentral och kontor men även hotell, vandrarhem och konferensanläggning på Kilaberg 1.
- 3) Att personer i närområdet snabbt kommer uppmärksamma att det inträffat en olycka och att de som riskerar att drabbas har ”goda möjligheter att röra sig bort från det påverkade området”. Vi ifrågasätter dels påståendet i sig och dels att det skulle ha en särskilt stor riskreducerande effekt om det stämde. Med det korta avståndet (som närmast 10 meter mellan vägen och fasaderna) kommer en pölbrand kunna leda till brandspridning in i byggnaderna om det inte införts särskilt skydd mot detta. Det är alltså inte bara personer

utomhus som kan drabbas utan även personer inomhus. Hotell, vandrarhem och bostäder innebär att det kan finnas sovande personer inom planområdet. Det kan också finnas personer med olika typer av funktionsnedsättningar som har svårt att uppmärksamma vad som inträffat och/eller kunna utrymma, och det gäller inte bara från vårdcentraler. Det ser också ut som att förutsättningarna för att kunna utrymma bort från Kilabergsvägen och Tellusborgsvägen inte är särskilt bra för stora delar av bebyggelsen då de flesta utrymningsvägar mynnar mot Kilabergsvägen och Tellusborgsvägen. Riskanalysen avskriver transporterna till tågdepån, som drivs av MTR, med motiveringen att transporterna till bussdepån står för ”de större mängderna”, men det anges inte vad det här innebär i praktiken. Transporter till tågdepån behöver redovisas i riskanalysen, åtminstone transporter av brandfarlig vätska i klass 1.

SSBF delar bedömningen i riskanalysen att avståndet till spåren inne på depån är tillräckligt långt för att det inte ska behövas några skyddsåtgärder för att skydda mot brand i ett tunnelbanetåg. Vi delar också bedömningen att avståndet till Essingeleden är så pass långt att det är rimligt att inte ställa krav på skyddsåtgärder för olyckor med transporter av farligt gods på Essingeleden. Däremot stämmer det inte att det endast är olyckor med giftiga gaser som kan påverka planområdet, vilket Staden bör vara medveten om. Det finns andra olycksscenarier som kan påverka planområdet, till exempel explosioner och BLEVE4, men skyddsavståndet är så pass stort att man inte brukar införa skyddsåtgärder. De konsekvensavstånd som presenteras i tabell 6 i riskanalysen är i flera fall grovt underdrivna och redovisar inte hur långt skadeområdena kan sträcka sig. Det anges inga källor till tabellen och siffrorna i den skiljer sig avsevärt från andra källor. Enligt MSB:s publikation ”Först på plats vid händelser med farliga ämnen CBRNE”<sup>5</sup> är det initiala skyddsavståndet för BLEVE ca 1 km, vilket ska jämföras med de 200 m som anges i tabell 6. För explosioner anger MSB:s publikation ett skyddsavstånd på 800 m, jämfört med 200 m i riskanalysen, och för giftiga gaser är det rekommenderade skyddsavståndet ”från 2 km till över 10 km radie beroende på ämne” vid dåliga väderförhållanden, vilket ska jämföras med att riskanalysen anger att det kan uppstå ”konsekvensområden över 100-tals meter”. Detta påverkar inte slutsatsen, att det är rimligt att inte ställa krav på skyddsåtgärder för att skydda mot olyckor med transporter av farligt gods på Essingeleden, men kommande riskanalyser bör inte utgå från de konsekvensavstånd som redovisas i tabell 6, särskilt inte för detaljplaner som befinner sig närmare transportleder för farligt gods. Slutligen vill vi trycka på att det inte är upp till riskkonsulter att avgöra om risknivåerna är acceptabla utan det är Staden som ska ta beslut om vilka risknivåer man väljer att acceptera. Riskutredningen visar inte att risknivån är acceptabel. En

riskutredning ska utgöra ett beslutsunderlag, själva beslutet ska inte tas där.

SSBF skickar med ett allmänt medskick om att det alltid är bra om SSBFs stegfordon kan komma fram och ställa upp intill fasaderna från olika håll. Vi använder ofta våra stegfordon för att kunna släcka bränder utifrån, särskilt vid tak- och vindsbränder, när räddningspersonalen behöver röra sig uppe på taken eller för att kunna bekämpa bränder i fasader. Detta är inget krav, som det hade varit om man ville projektera med våra stegfordon som alternativ utrymningsväg, men det ger oss bättre förutsättningar att genomföra en effektiv insats och därmed minska risken för omfattande egendomsskador och brandspridning till andra byggnader, vilket kan vara särskilt viktigt när man bygger större sammansatta kvarter. För att SSBF:s större fordon ska kunna ta sig fram och ställa upp ställs det bland annat krav på tillräcklig bärighet, bredd, fri höjd, svängradie och marklutning. Kraven på bärighet innebär att vägen behöver vara BK2-klassad. De detaljerade kraven, för att SSBF:s fordon ska kunna komma fram, redovisas i vägledningsdokument VL2014-092 under avsnittet om Räddningsvägar. Det nämns i brandskyddsbeskrivningen att utrymningen, både från den befintliga och den planerade bebyggelsen, kommer utformas så att man inte använder räddningstjänstens stegutrustning som alternativ utrymningsväg. Detta är bra, dels eftersom vi generellt rekommenderar att man inte använder räddningstjänstens stegutrustning som alternativ utrymningsväg och dels eftersom vi bedömer att det inte finns förutsättningar för stegutrymning i det här fallet. Det kommer behövas brandgasventilation från garagen och källarplanen och det är viktigt att man tänker till kring placering av öppningar för brandgasventilationen så att de inte leder till att tilluften till byggnaderna blir förorenad av brandrök. Det är även viktigt att skydda barnen på skolgården. Det bör därför säkerställas att det finns tillräckligt med brandgasventilation från garagen och källarplanen och att öppningar inte behöver placeras på olämpliga platser. Detta är i grunden en projekteringsfråga men det kan behöva möjliggöras i detaljplanen.

## Översvämning

*Länsstyrelsen* lyfter att i dagvattenutredningen för Eremiten 2 har tre riskområden identifierats. Ett av riskområdena är lokaliserade intill befintlig fastighet inom Eremiten 3 som är belägen utanför planområdet. Planförslaget medför att en större del av planområdet avrinner mot området mellan Eremiten 2 och Eremiten 3. Dessutom föreslås bebyggelsen inom Eremiten 2 placeras så att befintlig flödesväg genom drivmedelsstationen byggs bort. Bräddning kommer istället att ske mot Hägerstensvägen. För att undvika ökad översvämningsrisk för befintlig bebyggelse föreslår kommunen ett

lågstråk med en höjdrygg mot Eremiten 3 så att dagvattnet kan avledas norrut mot Hägerstensvägen. Kommunen behöver reglera denna åtgärd på plankartan för att marken ska bli lämplig med hänsyn till översvämningsrisken. Eftersom det inte finns förutsättningar att avleda vatten mot Hägerstensvägen med nuvarande marknivåer behöver kommunen även i planbeskrivningen förtydliga utförandet av åtgärden, med hänsyn till de begränsningar som befintlig bebyggelse innebär.

SSBF anser att det är oklart hur mycket vägarna till planområdet riskerar att översvämmas vid ett hundraårsregn. Det finns en bild på en skyfallskartering på sida 35 i planbeskrivningen men det framgår inte vilket djup de färgade pixlarna motsvarar. Som ett allmänt medskick kan vi informera om att SSBF:s fordon kan köra i ett vattendjup på maximalt 20 cm, förutsatt att det inte är strömmande vatten och att vi kör långsamt för att undvika svall. Ambulansen och polisen har liknande förmåga.

*Miljö och Hälsoskyddsnämnden (MHN)* lyfter att det inom Eremiten 2 finns flera riskområden där vatten kan orsaka skada i samband med ett skyfall om inte erforderliga åtgärder vidtas. För att bland annat hindra stora vattenflöden från den bergsknalle och slänt som fastigheten ansluter till i sydväst föreslår dagvattenutredningen ett avskärande makadamdike. Dagvattenutredningen föreslår även en höjdrygg mellan fastigheten Eremiten 2 och grannfastigheten Eremiten 3 för att minska risken för yttlig avrinning västerut, mot grannfastighetens garagedfart. Utredningen föreslår istället att skyfallsvatten från gårdsytan på Eremiten 2 bör styras norrut, mot Hägerstensvägen, med hjälp av lämplig höjdsättning. MHN föreslår att dessa åtgärder regleras i plankartan för att säkerhetsställa att erforderliga åtgärder inom kvartersmark utförs i genomförandet.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Till granskningen kommer riskutredningen att ses över och kompletteras. Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att reglera erforderliga åtgärder för skyfallshantering på plankartan. Till granskning kommer planbeskrivningen att förtydligas avseende räddningstjänstens framkomlighet vid skyfall.*

#### Förorenad mark

*Länsstyrelsen* anser att kommunen behöver redovisa föroreningars förekomst, utbredning och hur föroreningarna går att efterbehandla så att planerad markanvändning inte utgör någon risk för människors hälsa. Inom planområdets norra del finns sedan 1950-talet en drivmedelsstation. Ämnen och föroreningar som hanteras på drivmedelsstationer har flyktiga egenskaper. Förutom att det finns en påverkan av klorerade lösningsmedel och PFAS i grundvattnet

har också höga halter av föroreningar som kommer från verksamheten påträffats i grundvattnet. Även marken innehåller föroreningsrester från verksamheten över de generella riktvärden som tillämpas för bostäder. I plankartan finns en administrativ villkorsbestämmelse, a1, med syftet att säkerställa att marken blir sanerad innan bostadsbebyggelse får uppföras. Eftersom det är konstaterat att planområdet har höga halter av föroreningar som även kan vara flyktiga så behöver kommunen visa föroreningarnas utbredning inom hela planområdet och visa vilka åtgärdsbehov och mål som gäller samt att de är genomförbara. Kommunen behöver även i planhandlingarna beskriva och säkerställa nödvändiga åtgärder, och tydligt redovisa alla ställningstaganden inklusive slutsatser från eventuella utredningar.

*Miljö och Hälsoskyddsnämnden (MHN)* upplyser om att markföroreningar har påträffats inom fastigheten Kilaberg 1 och en underrättelse har skickats in till miljöförvaltningen i egenskap av tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndigheten har i ett separat ärende bedömt, mot bakgrund av vad som framkommit av underrättelsen, att det för närvarande inte finns ett miljömässigt behov att genomföra ytterliga undersökningar eller vidta åtgärder. Eventuellt behov av ytterligare undersökningar samt skydds- och efterbehandlingsåtgärder bedöms bero på eventuella kommande schaktarbeten samt aktuell och framtida markanvändning. Inför en eventuell avhjälpandeåtgärd som kan medföra risk för spridning eller exponering av föroreningarna och där risken inte är bedömd som ringa ska en anmälan enligt 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd sändas in till miljöförvaltningen minst sex veckor innan planerad åtgärd påbörjas. MHN lyfter också att markföroreningar även har påträffats inom fastigheten Eremiten 2 där i det i dagsläget finns en pågående drivmedelsverksamhet. Nuvarande verksamhetsutövare lät utföra en miljöteknisk markundersökning under 2023. Syftet med undersökningen var att klargöra om verksamheten förorenat marken samt om det kommer krävas efterbehandlingsåtgärder inför stationens avveckling. Undersökningar påvisade att delar av fyllnadsmaterialet var förorenat med avseende på petroleumämnen. Även halter av tungmetaller påvisades. Även grundvattnet var påverkat av föroreningar från drivmedelsanläggningen då höga halter av BTEX och aromater påvisades i främst ett av de installerade grundvattenrören. Även spår av klorerade alifater och PFAS uppmättes i grundvattenrör som skulle kunna tyda på spridning från tidigare närliggande kemtvättar eller biltvättsanläggningen och användning av brandskum eller annan hantering av PFAS-produkter. När det upptäcks en förorening som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska enligt 10 kap. 11 § miljöbalken fastighetsägaren eller brukaren

av fastigheten underrätta miljöförvaltningen i egenskap av tillsynsmyndighet. Tillsynsmyndighet kan då bedöma om markföreningens fråga utretts och hanterats i en tillräcklig utsträckning i dagsläget. En underrättelse har inte skickats in till miljöförvaltningen av den nuvarande verksamhetsutövaren varför någon bedömning inte har gjorts.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att i planhandlingarna beskriva med avseende på vilka föreningar och var det finns ett åtgärdsbehov vid planerad markanvändning. Handlingarna kompletteras med föreningarnas utbredning, ett förslag på mätbara åtgärds mål samt en möjlig åtgärds metod som är genomförbar.*

## Miljö- och klimataspekter

### Ljusförhållanden och lokalklimat

Utbildningsförvaltningen lyfter att det finns en viss problematik med dagsljus på vissa ytor i befintlig byggnad som används som skola. Åtgärder för de ytorna behöver ses över.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*En dagsljusutredning har tagits fram för befintlig byggnad på Kilaberg 1 som visar att den problematik som finns i delar av byggnaden kan åtgärdas. Stadsbyggnadskontoret vidarebefordrar utbildningsförvaltningens medskick till byggtakaren.*

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen lyfter att i den översiktliga inomhus- och markmiljöundersökningen redovisas höga halter av markföreningar, bland annat bly, koppar, nickel, PAH-L, PAH-M, och PFAS 11. Samtliga markföreningar är i VISS klassificerade i den sämsta statusklassen i recipienterna och får därför inte öka i koncentration. Halten av PFAS11 i undersökta grundvattenrör är hög, över 6 000 gånger högre än SGU:s gränsvärden för PFAS 24 enligt SGU-FS 2023:1. I dagvattenutredningens undersökning av föroreningsbelastning saknas flera av de ämnen som i VISS har klassificerats i den sämsta statusklassen. Det gäller kvicksilver, PBDE, PFOS, antracen, fluoranten, tbt och pcb. En haltökning av dessa ämnen i recipienten skulle innebära en otillåten försämring. För kvicksilver och PBDE gäller dock mindre stränga krav då dessa överskrider i alla Sveriges vattenförekomster på grund av långväga atmosfärisk deposition. Halten av dessa ämnen får, trots de mindre stränga kraven, inte öka. Himmerfjärdsverket är utpekat som en punktkälla för kvicksilver med miljökvalitetsnormen God kemisk status senast 2027. Ytterligare tillförsel av kvicksilver skulle



försvåra möjligheten att följa miljö kvalitetsnormen varför transporten i dagvattnet inte får öka. Kommunen behöver i planbeskrivningen redovisa föroreningsbelastningen av samtliga ämnen som i VISS är klassificerade i den sämsta statusklassen före och efter exploatering, eller på annat sätt visa att belastningen av ämnena inte orsakar en otillåten försämring eller påverkar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten. Kommunen behöver även efter genomförd sanering av marken inom planområdet utreda risken att kvarvarande föroreningar förs till recipienten och vid behov sanera marken ytterligare.

*Länsstyrelsen* lyfter också att dagvattenutredningen hänvisar till ett lokalt åtgärdsprogram för Årstaviken där en skärmbassäng anges som en möjlig åtgärd för att rena dagvatten från planområdet. Länsstyrelsen informerar om att en skärmbassäng kan riskera möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna och leda till en otillåten försämring av vattenförekomstens miljö kvalitet. Reningen av dagvatten behöver vara tillräckligt bra även utan en skärmbassäng. Kommunen bör därför inte utgå ifrån att tillstånd kommer att ges för en skärmbassäng.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Till granskning kommer dagvattenutredningen att revideras avseende Länsstyrelsens synpunkter. Stadsbyggnadskontoret kommer till granskning att uppdatera planbeskrivningen med föroreningsbelastningen.*

## Social hållbarhet

### Barnrättsperspektivet

*Stadsdelsförvaltningen* lyfter att bedriva skolverksamhet i en kontorsbyggnad är inte optimalt, framför allt för att skolgården är så liten. Det gör skolan olämplig för yngre barn, men acceptabel för i detta fall högstadiet. Ett förslag om hur skolgården kan omgestaltas för att få in mer grönska och skugga har tagits fram utifrån barnkonsekvensanalysen. Förslaget omnämns i planbeskrivningen, men hade kunnat beskrivas lite mer utförligt och illustreras tydligt, eftersom det är så viktigt för skolmiljön.

*Utbildningsförvaltningen* lyfter fastighetens begränsning vad gäller skolgårdens friyta. Utbildningsförvaltningen ser positivt på förslaget att utöka skolgården, även om ökningen är ringa, och önskar att det görs i största mån det är möjligt.

Utbildningsförvaltningen ser också positivt på att planen möjliggör mer grönska och växtlighet på skolgården. Förvaltningen önskar att hårdyta i största mån ska bytas ut till gröna ytor och naturmaterial samt att plantering av träd och buskar ska prioriteras. Skolgården är



dock belägen till stor del på bjälklag, vilket begränsar möjligheten att skapa gröna gårdar.

*Skönhetsrådet* anser att möjliggöra för permanent skolverksamhet på Kilaberg 1 är att permanenta en dålig lösning, i synnerhet med tanke på att utemiljön är underdimensionerad. Enligt rådets uppfattning bör antalet elever därför minskas rejält från de planerade 720 eftersom friytan/elev endast blir 5,8 kvm. Den lilla utvidgning av gårdsytan som planförslaget innebär räcker således inte och gårdsmiljön är dessutom till allra största delen hårdgjord.

*Samfundet S:t Eriks* enda invändning mot planförslaget är den underdimensionerade skolgården som måste bearbetas och utvecklas med utgångspunkt i den branta intilliggande slänten.

*Privatperson 9* anser att det är en dålig idé att bygga en skola på platsen. Skolverket rekommenderar 30 kvadratmeter friyta per elev i grundskolan. Stockholm stad har genomsnitt 15 kvm friyta per elev i grundskolan. 700 elever för befintlig skola ger en friyta på cirka 4 kvadratmeter per elev. Privatperson 9 anser att man kan tillåta avvikelser från rekommenderade friytor vid tillfällig skola, men inte vid en permanent skola då det blir en dålig utemiljö för barnen. Privatperson anser att skolgården behöver bli större eller antalet elever färre för att skolan ska vara lämplig på platsen.

*Privatperson 14* lyfter också skolgårdens friyta. Boverkets rekommendation anger att en skolgård är 30 kvm friyta per elev skall tillskapas. I stadsnära miljö är detta krav svårt att nå. Istället har en praxis över tid etablerats i Stockholms stad, genom de bygglov som beviljats om 10-15 kvm friyta per elev. Stockholm Stad har själva i måldokument indikerat ett krav på minst 15 kvm friyta per elev. Detta har ansetts tillräckligt om skolgården i övrigt utformas på ett attraktivt sätt och inbjuder till lek och utomhusvistelse. I Barnkonsekvensanalysen daterad 2024-02-16 anges att friyta per elev i aktuellt förslag endast skulle bli runt 5 kvm. Detta måste, även med hänsyn till alla de mark- och lokalbegränsningar som råder, anses vara långt ifrån tillfyllest. Permanent tillstånd bör inte kunna lämnas för nu gällande förslag med mindre än att staden frångår såväl Boverkets rekommendationer som sina egna måldokument. Privatperson 14 anser att lösningen borde vara att omarbota planen så att skolans storlek begränsas till ungefär en tredjedel och på så vis nå målet om cirka 15 kvm per elev.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret är medveten om att föreslagen friyta är mindre än Boverkets rekommenderade. Fastigheten har ett relativt centralt läge och behovet av högstadieskola i området är stort. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att en mindre friyta kan*

*motiveras med en mer kvalitativ skolgård som ger möjlighet till lövskugga.*

## Remissinstanser utan synpunkter

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Luftfartsverket
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Skanova
- Swedavia

## Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till ett planförslag som tydligt bidrar till översiktsplanens mål om en sammanhängande stad. Planförslaget tillför cirka 60 bostäder i ett attraktivt och kollektivtrafikhärläge. Planförslaget möjliggör också för att befintlig skola kan finnas kvar inom området.

Under samrådet har ett flertal remissinstanser lyft att frågor kring risk, buller, förorenad mark, dagvatten- och skyfallshantering behöver utredas vidare. Stadsbyggnadskontoret kommer att se över frågorna till granskning.

Flera remissinstanser samt privatpersoner har kommenterat takutformningen av det nya kvarterets hörn i korsningen Kilabergsvägen/Hägerstensvägen som de anser behöver bearbetas. Till granskning kommer gestaltningen att bearbetas vidare.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna förändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Pia Ölvebro  
Enhetschef

Per Hansson  
Stadsplanerare