

## **Granskningsutlåtande Detaljplan för Postgården 1 i stadsdelen Östberga i Stockholm Dp 2016-21183**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>3</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Granskning.....	3
<b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>	<b>3</b>
Remissinstanser .....	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	18
Besvärberättigade .....	18
Övriga.....	18
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts .....</b>	<b>20</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>21</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>37</b>

### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra del av den andra bebyggelseetappen på Årstafältet. Planen innehåller byggrätter för ca 975 bostäder, kontor, en förskola, ett större parkeringsgarage, en sopsugsanläggning och nätstationer. Planen omfattar också viss befintlig bebyggelse och infrastruktur så som del av Södra länken och tillhörande ventilationsanläggning samt hållplats för tvärbanan. Planförslaget skickades ut för granskning 2020-09-02 – 2020-09-29. Under granskningen har 18 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller luftkvalitet, risk, trafikfrågor, buller och översvämning vid skyfall. Länsstyrelsen och Trafikverket anser att planen inte kan antas utan att handlingarna kompletteras. De sakägare som kommit med synpunkter är verksamhetsutövare eller

hyresvärdar för verksamhetsutövare och har framfört synpunkter rörande möjligheterna att fortsätta den pågående verksamheten.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Effekterna av industribuller från Trafikverkets anläggning beskrivs i planbeskrivningen.
- Text om buller i hörnläge på kvarter 2F revideras.
- Skyddet mot pölbrand förstärks i plankartan vilket föranleder utökning av planområdet.
- Genomförandetiden minskas från 7 år till 5 år för att underlätta planändring till följd av ev ny tunnelbana.
- Illustrerade höjder införs i plankartan för parkområdet ovan Södra länkens tunnel.
- Illustrerad utformning (paviljonger) på parkmarken ovan Södra länkens tunnel tas bort ur plankartan.
- Planbeskrivningens genomförandedel kompletteras med de fastighetsrättsliga konsekvenserna för de rättigheter som behöver ändras eller upphävas i enlighet med lantmäteriets yttrande.
- Beskrivningen av de olika dammarna i Årstafältet förtydligas i planbeskrivningen.
- Kompletteringar kring grundläggningsförhållanden och text om att prövning enligt miljöbalken krävs vid bortledning av grundvatten läggs in i planbeskrivningen.
- Text om att prövning enligt miljöbalken krävs
- U-område för avloppsledning på Narven 1 införs på plankartan.
- Dagvattenutredningen kompletteras med LOD-redovisning för kvarter 2F.
- Riskutredningen förtydligas avseende risk vid olycka i Södra länkens tunnel och avseende pölskyddet.
- En kompletterande skyfallsutredning som visar på effekterna av att etapp 2 och 3 byggs ut innan etapp 7 biläggs planhandlingarna.
- En utredning om påverkan på luftkvaliteten avseende haltbidraget från Södra Länkens ventilationstorn biläggs planhandlingarna.

Under/efter granskningen har fyra behov till revidering uppstått utöver de revideringar som föranletts av de synpunkter som kommit in under granskningen:

- Bestämmelse om lägsta tillåtna öppningshöjd har införts i plankartan på del av kvarter 2F och kvarter 2G för att ytterligare minska risk vid kraftiga skyfall, så kallat 100-årsregn och små justeringar (10 cm) av angivna gathöjder har gjorts på plankartan.

- Mindre justering av byggrätten för kvarter 2F på plankartan, detta medför att en yta om 5 kvm ändras från allmän plats (TORG) till kvartersmark (CENTRUMÄNDAMÅL).
- Utformningsbestämmelse har lagts till i kvarter 2G för att säkerställa att fasaden mot Södra länken utformas i enlighet med kvalitetsprogrammets syfte.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra del av den andra bebyggelseetappen på Årstafältet. Planområdet ligger centralt i den nya stadsdelen och är av stor betydelse för att genomföra idén om att länka samman den nya bebyggelsen på Årstafältet med intilliggande stadsdelar och skapa en levande stad. Planen innehåller byggrätter för ca 975 bostäder, kontor, en förskola, ett större parkeringsgarage, en sopsugsanläggning och nätstationer. Planen omfattar också viss befintlig bebyggelse och infrastruktur så som del av Södra länken och tillhörande ventilationsanläggning samt hållplats för tvärbanan

### Granskning

Aktuell detaljplan skickades ut för granskning 2020-09-02 – 2020-09-29. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-09-02. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Östberga kulturhus samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### Synpunkter inkomna under granskning

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

### Remissinstanser

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att medföra att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa med avseende på buller, att ett riksintresse för kommunikation inte tillgodoses, att miljökvalitetsnormer för

vatten inte följs samt att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa med avseende risk för översvämning, risk för ras och skred samt olycka med farligt gods.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 §.

Länsstyrelsen påpekar att det i planbeskrivningen inte framgår vilka bullernivåer som kommer från fläktrumsbyggnad och ventilationstorn för Södra Länkens tunnlar. Den östra delen av kvarter 2G ligger nära dessa byggnader och Länsstyrelsen menar att den har sin bullerdämpande sida på den fasad som vetter mot anläggningen. De informerar om att riktvärdena för industribuller som ska innehållas på den bullerdämpande sidan är 45 dBA på dag/kväll samt 40 dBA nattetid. Då det saknas uppgifter om vilka bullernivåer som kommer från nämnda anläggningar anser Länsstyrelsen att de inte kan ta ställning till om det finns en risk för olägenhet gällande industribuller i dagsläget. De menar att inför antagandet behöver dessa uppgifter vara införda i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser att om bebyggelsen i kvarter 2G är en förutsättning för att klara bullernivåerna inom kvarter 2F bör en planbestämmelse reglera att kvarter 2G uppförs innan kvarter 2F.

Länsstyrelsen menar att det i det sydvästra hörnet av kvarter 2F klarar ca 7–8 lägenheter inte Trafikbullerförordningen och det planeras helt inglasade balkonger (dvs dubbel fasad) för att innehålla riktvärdena. Länsstyrelsen påpekar att en sådan lösning medför sämre luftomsättningsförhållanden och påverkar både vädringsmöjlighet och utevistelse negativt och att en dubbel fasad ska därför användas mycket restriktivt och endast där andra åtgärder inte är möjliga. De konstaterar att föreslagen utformning gör det svårt att få till genomgående lägenheter i det aktuella hörnet, vilket är att föredra före tekniska lösningar. Om utformningen kvarstår till planens antagande anser Länsstyrelsen att valet av lösning måste motiveras tydligt samt att åtgärden ska säkerställas i plankartan för dessa bostäder.

Länsstyrelsen noterar att det återstår en del frågor från Trafikverket som behöver klargöras, för att inte äventyra att detaljplanen påtagligt försvårar nyttjandet av riksintresset Södra länken. Exempel på åtgärder som de anser kan påtagligt försvåra nyttjandet av väganläggningen är fysiska intrång som påtagligt försvårar drift, underhåll och eventuella planerad utbyggnad av vägen samt risk för framtida krav på trafikrestriktioner på tunneltrafiken. De påpekar

också att kommunen bör utgå från samma trafikeringsantaganden som Trafikverkets basprognos 2040.

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare behöver visa att planens genomförande inte äventyrar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormer för vatten för Årstaviken då detaljplanens genomförande är bland annat beroende av en dagvattendamm som ligger utanför planområdet och vars genomförande länsstyrelsen uppfattar som ännu ej säkerställd.

Länsstyrelsen vill att kommunen visar hur risken för översvämning vid skyfall hanteras innan de åtgärder som ligger utanför planområdet (så som skyfallsparken och höjdsättning av etapp 7) är säkerställda och genomförda.

I yttrandet kommenterar länsstyrelsen att det tydligare behövs redovisas hur marken ska bli lämplig för ändamålet med avseende på ras och skred och att det i planhandlingarna behöver beskrivas hur de förstärkningsåtgärder som krävs på grund av lera. De hänvisar till hur frågan redovisats i Årstafältet etapp 3 och föreslår att man gör en liknande beskrivning den aktuella planen.

Länsstyrelsen anser att det behövs en riskanalys som beskriver hur en olycka i Södra Länkens vägtunnel kan påverka markanvändning i anslutning till tunneldmyning och ventilationstorn, De vill också att det tydligare redovisas beräkningar av individ- och samhällsrisk som verifierar att de i riskanalysen föreslagna riskreducerande åtgärder är tillräckliga, för att uppnå en acceptabel risknivå.

För de kontor längs Åbyvägen som detaljplanen medger anser länsstyrelsen att det behöver motiveras varför inte all bebyggelse inom 40 m från vägen behöver riskreducerande åtgärder.

Länsstyrelsen bedömer också att planbestämmelse b4 kan vara otillräcklig, om avsikten är att skydda mot brand från en olycka på vägen. I PM Riskhänsyn så framkommer att fasaderna behöver utformas i både obrännbara material och med ett brandmotstånd som motsvarar minst EI 30. Nuvarande planbestämmelse innebär antingen den ena åtgärden eller den andra.

Slutligen påpekar länsstyrelsen noterar utifrån Trafikverkets yttrande att det kvarstår en del frågetecken gällande möjligheten att bygga i området, utan att påverka grundvattenförhållandena. Planens genomförbarhet kan därför vara beroende av kommande miljöbalkprövning med avseende på vattenverksamheten.

#### Trafikverket

Trafikverket anser att förändringarna i planen sedan samrådet är så väsentliga att de kunde motiverat ett nytt samråd. Med hänsyn till de stora skillnaderna hade de önskat få förlängd svarstid (vilket nekats av stadsbyggnadskontoret.).

Trafikverket vill poängtera vikten av att vägtrafiken inte får påverkas negativt av föreslagen exploatering.

Trafikverket framförde under samrådet synpunkter på den trafikutredning som bifogades planförslaget. Trafikverket kan inte se att de synpunkter som verket framfört har bemötts och vidareutvecklats i granskningsversionen, varför Trafikverkets tidigare synpunkter kvarstår.

Planförslaget berör väg 75, Södra Länken, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen (och kan även innefatta framtida utbyggnadsbehov). Hänsyn måste också tas till riksintressets influens-områden/påverkansområden.

Trafikverket vill veta hur trafiken från området fördelas i det omgivande vägnätet, samt hur trafiken påverkar framkomligheten på det intilliggande primära vägnätet och påpekar att det kan krävas trafikstyrande åtgärder för att inte påverka den redan ansträngda trafiksituationen och samtidigt säkra kollektivtrafikens framkomlighet.

Trafikverket framför också att ingen lokal trafik får belasta trafikplats Åby och att Åbyvägen idag är en del av omledningsnätet och inte får påverkas negativt av planförslaget. Om trafiken trafikplatsen från Södra Länken får svårt att ta sig in på det lokala vägnätet finns risk för köer på Södra Länken och Åbyvägen.

Planområdet ingår i influensområdet för Södra Länkens grundvattenpåverkan i enlighet med gällande vattendom och planerade bostäder föreslås inom kontrollområdet för samma grundvattenpåverkan. Trafikverket påtalar med anledning av detta att markförhållanden och tidigare anläggningsverksamheter gjort området mycket känsligt för ytterligare bortledning av grundvatten. De meddelar att grundvattensänkningar i princip ska undvikas och ska beaktas i detaljprojekteringen. De vill att samråd kring fortsätter under hela projektet och Trafikverket vidhåller krav på att få ta del av både kontrollprogram och förslag på åtgärder. De vill teckna ett avtal rörande ett bevakningsuppdrag med kommunen innan detaljplanen antas.

Trafikverket vill att riskutredningen kompletteras med tydligt sammanlagd samhällsrisk och individrisk och tydliggör att det på inga villkor bli så att Trafikverket i framtiden påtvingas restriktioner i transporterna via Södra Länken p.g.a. den nya bebyggelsen.

Enligt Trafikverkets måste skydd mot pölbrand utökas och sträcka sig längs Åbyvägen även söderut så långt kvarter 2G sträcker sig samt även mot Södra Länkens påfartsramp österut för den del som rampens nivå överstiger omgivande mark. De vill också att bestämmelse om skyddets utförande även ska framgå av detaljplanen.

De påpekar vidare att det Inom kvarter 2F föreslås bostadshus på ett avstånd av drygt 20 meter från Trafikverkets avluftningstorn och vars höjd överstiger tornet. De anser utformningen och användning är ett hot mot riksintresset Södra Länken och vill att situationen studeras vidare med tanke på tornets vitala funktion för Södra Länkens avluftning och evakuering av brandgaser. Det samma gäller kvarter 2G för vilken de anser att planens underlagsmaterial redovisar att byggnaden närmast tornet ska användas för kontorsverksamhet med icke öppningsbara fönster med hänvisning till luftkvaliteten men konstaterar att detta inte har införts i detaljplanen.

Trafikverket konstaterar att beslut om planuppdrag för detaljplanen togs 2013-05-23 varför de anser detaljplanens trafikbullerhänsyn inte kan utgå från Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader utan ska omarbetas utifrån äldre riktlinjer.

Med hänvisning till att risken för att luftkvaliteten inte blir tillfredsställande är stor i planområdet (trots att MKN för luftkvalitet inte överskrids) saknar Trafikverket ett resonemang kring hur det strängare miljö kvalitetsmålet Frisk luft ska uppnås.

Trafikverket har ett antal friskluftsintag för att förse Södra Länken och angränsande driftutrymmen med friskluft. I det fortsatta arbetet anser de att det bör säkerställas att kvaliteten av den intagna friskluften och pålitligheten av funktionen säkerställs även under och efter utvecklingen av Årstafältet.

I yttrandet tydliggörs att Trafikverket har behov av daglig åtkomst till sin teknikbyggnad på Narven 1 med mindre servicefordon men även med tunga transporter vid exempelvis utbyte av fläktutrustning samt mobilkran vid rengöring av det befintliga ventilationstornet som är utfört i glas. De påpekar också att Stockholm Vatten har en

kompressorstation inrymd i byggnaden som kräver åtkomst. Trafikverket vill även påpeka att berörd del av Södra Länken till del är utförd som betongtunnel vilken måste kunna nås från markytan vid framtida underhållsarbeten.

Trafikverket har synpunkter på stadens föreslagna lösning för 3D-fastighetsbildning och anser att marken under tunneln utgör vägområde. Om staden väljer att lägga kvartersmark under tunneln anser verket att denna mark belastas av vägrätt.

De vill vidare att det på plankartan införs angivna högsta höjder för parkmark och bestämmelse om lägsta nivå i meter över nollplanet för dränerande ingrepp, i enlighet med gällande detaljplan Dp 93045. Det vill också ha en reglering av högsta tillåtna laster som kan på-föras tunnelkonstruktionen liksom krav på rotskydd för trädplanteringar.

Swedavia Bromma Stockholm Airport har granskat handlingarna och konstaterar att detaljplanen höjdbegränsningar underskrider för flyghinderbegränsningar och inte kommer innebära någon negativ påverkan för flygplatsens verksamhet och har därmed inget att erinra i ärendet.

Trafikverket anser att ett avtal mellan dem och kommunen måste tecknas innan detaljplanen antas, rörande bevakningsuppdrag och reglering av ansvar och finansiering. Innan några byggnadsåtgärder som berör allmän väg, tunnlar eller tunneltak påbörjas vill Trafikverket även att ritningar granskas och godkännas av dem. Trafikverket har ingen möjlighet att åta sig några kostnader med anledning av planens genomförande.

Sammantaget vidhåller Trafikverket att det krävs fortsatt dialog mellan staden om planens påverkan på den statliga infrastrukturen samt att samsyn om förutsättningar för genomförandet ska uppnås innan antagande. De påtalar särskilt att de byggnadstekniska risker som råder genom att bygga i närheten av Södra Länken måste beaktas. Vid arbeten som kan riskera att påverka vägen ska samråd ske med Trafikverket om behov av riskanalys, utredningar, kontrollprogram med mera.

Trafikverket anser att ett avtal om principutformning och eventuella åtgärder intill vägen, och kostnadsansvaret för dessa, skall tecknas innan planen antas och att de fortlöpande ska ges möjlighet att granska och godkänna ritningar och beskrivningar samt beredas full insyn i planerings- och genomförandeskeden, ges möjlighet att delta vid projekterings- och byggmöten, syn och besiktningar etc. Avtalet



ska tillsammans med nämnda handlingar utgöra underlag för ett mer detaljerat genomförandeavtal mellan staden och Trafikverket.

#### Luftfartsverket (LFV)

LFV har ingen erinran. Framför dock att LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om kommunikation-, navigation- och radarutrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Hänvisar till att berörda flygplatser alltid ska tillfrågas som sakägare.

#### Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) Region Stockholm

Trafikförvaltningen meddelar i sitt yttrande att de har initierat ett utredningsarbete kring en ny stombusslinje mellan Hagastaden och Liljeholmen och vill tillsammans med Stockholms stad, inom ramen för Framkomlighetskommissionen, studera en möjlig förlängning till Östberga för att ersätta nuvarande linje 77 och 134.

Förvaltningen anser att det är viktigt att riktlinjerna i RiBuss tas hänsyn till vid utformningen av väderskydd och uppmärksammar att avståndet mellan väderskydd och vägbana i en av de redovisade sektionerna är betydligt mindre än vad som RiBuss anger.

Den upphöjda ytan vi torget behöver enligt förvaltningen utformas med hänsyn till bussförarnas arbetsmiljö och ta höjd för den sättningsrisk som föreligger när bussar trafikerar ytan (som ligger på lerig mark).

Förvaltningen vill framhålla vikten av att förutsättningarna för den stängning av huvudgatan som trafikutredningen nämner som möjlig lösning för att öka framkomligheten för bussar hanteras även i övriga etapper av Årstafältet.

De påpekar vidare att det är viktigt att eventuella störningar från busstrafiken, framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning, beaktas. Dessa problem uppstår t.ex. vid korsningar och hållplatser och förvaltningen informerar att bostäder längs gator som trafikeras av buss ska utformas så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om lågfrekvent buller i sovrum innehålls.

FUT påpekar att tunnelbanan till Älvsjö med stor sannolikhet kommer att beröra planområdet och de anser att det är viktigt att de och staden gör klart vilka delar av planområdet som kommer att beröras innan byggstart för att med avtal med berörda byggaktörer och andra säkerställs genomförandet av tunnelbanan inkl. dess uppgångar.

FUT anser att det behöver framgå att tunnelbanan kommer att beröra planområdet och att det vore lämpligt att komplettera detaljplanen med en ”generell” bestämmelse som medger tunnelbana för att undvika en planändring senare. De anser också en att planbestämmelse behöver kompletteras med krav på att grundläggning tar hänsyn till den vibrationspåverkan som en tunnelbana riskerar att medföra då planområdet innehåller lerjordar och att detta ska vara ett villkor för att erhålla slutbevis.

Vidare önskar FUT att genomförandetiden (i granskningsförslaget satt till 7år) justeras och sätts till så kort som möjligt för att möjliggöra eventuellt behov av planändring på grund av tunnelbanan.

Förvaltningen anser att planområdets avgränsning behöver ändras så att det går utanför stängslet för tvärbanan istället för det föreslagna läget innanför stängslet. De anger avstånd som säkerställer framtida underhåll och undviker intrång i elsäkerhetsområdet.

Förvaltningen informerar att innan arbeten som berör tvärbanan påbörjas ska följande vara uppfyllt:

- Samordning ha skett med trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar.
- Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploatören.
- Dagvatten ska alltid ledas bort från spårområdet.
- Exploatören ska ta fram en riskanalys för eventuella mark- och grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret.

Förvaltningen vill detta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet anser att de fastighetsrättsliga konsekvenserna för de rättigheter (ledningsnätet och servitut) som behöver ändras eller upphävas för plastens genomförande behöver beskrivas.

#### Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsförvaltningen

Förvaltningens synpunkter rör främst de områden som regleras som park i plankartan, dels avseende utformning, placering samt ansvar för drift och underhåll.

Förvaltningen önskar att grönområden inom planområdet genomgående regleras som park i plankartan. Planbestämmelser som "Skydd" och "Natur ej vistelse" kan bli problematiska ur skötselhänseende. De anser att det inte heller helt tydligt vad "Skydd" är för typ av yta. Förvaltningen är även tveksam till att möjliggöra genomfart på park. Förvaltningen upplever att det inte är tydligt vad det rör sig om för genomfart, vilken typ av fordon som ska färdas där och i vilken omfattning. Förvaltningen framför att praxis är att inte tillåta genomfart på park. Vid undantag behöver detta preciseras och kanske regleras.

De framför även att områden utmärkta som "cykelparkering", "paviljong" och "bollbur" på plankartan behöver preciseras avseende utformning, kostnadsansvar och skötselansvar. I det fall det åligger förvaltningen att ska sköta dessa installationer behövs enligt förvaltningen en fortsatt diskussion kring utformning och placering.

Förvaltningen vill att grönkompensation inkluderas i projektet eftersom hela planområdet ligger inom område som idag är parkmark. Alla grönkompensationsåtgärder ska samrådas med förvaltningen och förvaltningen poängterar vikten av att ta likvärdig hänsyn till såväl sociala och rekreativa värden som till ekologiska värden i bedömningen för vilka kompensationsåtgärden som blir aktuella.

Förvaltningen påtalar att det är mycket viktigt att klargöra ansvarsförhållanden mellan stadens förvaltningar gällande allmän platsmark och hänvisar till att Årstafältet har varit en kommuncentral park men att från 2021-01-01 kommer ansvaret för det som är angivet som park och natur i detaljplanen drifas och skötas av Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd genom dess förvaltning. Förvaltningen efterfrågar att detta förtydligas och påtalar att drift och underhåll av fasta anläggningar kommer att vara betydande varför det är av extra vikt att underhållsansvaret fastställs och prissätts tidigt i projektet. Förvaltningen bedömer dessutom att besöksstrycket och därmed slitaget på parkytan inom Årstafältet kommer vara mycket omfattande och vill därför att planteringarna har växter som är motståndskraftiga och lättskötta.

#### Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanans influensområde och framför att det dessutom är det positivt med ambitioner att begränsa privatbilism genom främst god tillgänglighet för cykel, enligt stadens framkomlighetsstrategi.

Kontoret anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet, varför det är viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar.

*Planområde och användningsgränser.* Kontoret vill poängtera att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att användningsgränser därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget. De påpekar även att förgårdsmarken ska vara 2,5 meter, samt att översiktskarta över gatustrukturen för planområdet saknas, samt att plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar föreslagen utformning av allmän gata. Kontoret anser att dessa bör tas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla.

*Gatuutformning.* Trafikkontoret anser att det i vissa fall är otydligt hur gaturummen ska användas och utformas utifrån illustrationerna i planbeskrivningen. Speciellt otydligt anses det på föreslagna gångfartsområden och påtalar att för att ett gångfartsområde ska ha förutsättning att fungera på önskat sätt ska vissa kriterier uppfyllas; bland annat ska leverans- och anslutningsbehovet vara litet, fordonsmängderna bör understiga 1000 fordon per dygn, det finns förutsättningar för korsande förutsättningar för gående och antalet gående förväntas tydligt överstiga antalet fordon. Kontoret ser fram emot att vara en aktiv part i den fortsatta planeringen av gatornas utformning.

*Parkeringsstal för cykel och bil.* Trafikkontoret saknar en tydligare redovisning av motiveringar kring parkeringstalet för bil och hänvisar till att lägesbaserat p-tal för bil kan sättas i detta skede och beskrivning utifrån förslag för kvarteren kan göras. Därefter måste projektspecifikt parkeringsstal och anpassningar till mobilitetsåtgärder presenteras i bygglovsskedet där den totala bedömningen av parkeringstalet kan göras.

Kontoret ser positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage under mark och anser det rimligt för området att cykelparkeringstalet är satt till parkeringar per lägenhet.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden tillstyrker planen och föreslår att nedan framförda synpunkter beaktas i fortsatt planarbete. Den anser vidare att de miljö- och hälsofrågor (t.ex. översvämning och skarpare krav på

dagvattenhantering) som tillkommit sedan samrådet utvecklats och hanterats i planen på ett positivt sätt.

Nämnden anser att de rekommendationer som redovisas i PM för luftkvalitet bör följas och påpekar att så inte görs när parkmarken mellan Södra länkens tunnelmynning och trafikverkets byggnad planeras att användas till en gång- och cykelväg samt cykelparkering och att gång- och cykelväg bör flyttas till östra sidan om byggnaden. Nämnden anser att markytan mellan tunnelmynningen och byggnaden bör stängslas in då den inte är lämplig för vistelse. Vidare påpekar de att även om luftkvaliteten är bättre på östra sidan byggnaden kan det förekomma förhöjda halter vid ogynnsamma förhållanden och eftersom barn är särskilt känsliga för luftföroreningar bör det enligt PM:et en bollplan undvikas området.

Nämnden anser att planförslagets MKB är utmärkt. I avsnitten om förslag till uppföljning önskar de dock att det även anges vem som ansvarar för uppföljningen och brister eventuellt uppstår vem som åtgärdar dessa.

#### Kulturförvaltningens stadsutvecklingsenhet

Stadsutvecklingsenheten vidhåller Stadsmuseets synpunkter i samrådet vad gäller Årstafältet etapp 2:s påverkan på Valla gårde; att de punkthus som då ansåg skulle komma bli för höga i förhållande till de befintliga punkthusen har sedan dess ökat i höjd. Detta anses komma att inverka än mer negativt på det befintliga bostadsområdet som dessutom är utpekad som kulturhistoriskt värdefullt område i Översiktsplanen för Stockholm stad.

Stadsutvecklingsenheten noterar även att beskrivningen av den planerade kulturnoden i kvarter F (lilla f) upplevs mer återhållsam i granskningshandlingen än tidigare. Påtalar att i granskningshandlingen nämns inte kulturändamål i sammanfattningen och senare står det att ”förhoppningarna är och har varit att dess bottenvåning ska kunna inrymma ett ändamål som gagnar livet i stadsdelen, t ex kulturändamål eller annan samlande verksamhet”. Trots att texten är mindre utförlig ser stadsutvecklingsenheten dock positivt på att det fortfarande planeras för kulturverksamhet i området.

#### Stockholm exergi

Stockholm Exergi har ingen erinran.

#### Stockholm Vatten och Avfall - avfall

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för maskinell hantering av tre fraktioner i form av stationär sopsug, samt att kompletterande insamlingssystem för övriga fraktioner ska finnas.

De framför att angöring för hämtfordon i anslutning till miljörum bör säkerställas i ett tidigt skede för att garantera trafiksäkerhet och god arbetsmiljö för hämtpersonalen.

De rekommenderar också att verksamheter som genererar större mängder matavfall där även fettavskiljare krävs använder en så kallad kombitank som hanterar både mat- och fettavfall. I miljörummen rekommenderas även att utrymme för insamling av grovavfall planeras och hänvisar till att som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för att kunna lämna sitt grovavfall. Ett alternativ till insamling av grovavfall i miljörum är att erbjuda hämtning via container minst två gånger per år. Uppställningsyta för container ska då ske på kvartersmark.

#### Ellevio

*Regionnät.* Upplyser om att Ellevio har två stycken markförlagda 110 kV-kablar som löper längs Åbyvägen.

Kablarna ligger utanför planområdets sydvästra del och påverkas därmed inte direkt av byggnationerna, men kan komma att påverkas av tillkommande ledningsdragningar och annan förändring av infrastrukturen till och från området. Kablarna omgärdas av hänsynskrav vid markarbeten.

*Lokalnät.* Planområdet har stor utbredning i öst-västlig riktning och distributionsavstånden blir därmed stora. Ellevio ser därför ett behov av ytterligare en nätstation i planens östra delar och önskar stöd för detta i plankarta.

Ellevio framför vidare att det är viktigt att nätstationer ges sådant läge att funktionsbehoven kan tillgodoses. Hänsyn behöver även tas till myndigheters rekommendationer avseende buller och magnetfält vid lokalisering av nätstation, samt att en nätstation angörs av ett stort antal kablar vilket kräver breda utrymmen i allmän mark för eldistributionen till närliggande bebyggelse.

Ellevio önskar delta i ledningssamordning och framför att åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

### Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) – Vatten

*Allmänt.* SVOA hänvisar att det finns befintliga VA-ledningar inom hela planområdet. Särskilt viktiga anläggningar är: en kombinerad avloppsledning som har stor betydelse för ett stort avrinningsområde och ansluter till en befintlig rensumpplanläggning under Södra Länken. Ledningen måste vara åtkomlig och skyddas mot all påverkan; en dagvattenledning, utloppsledning från dammarna på Årstafältet; två vattenledningar, huvudvattenledning respektive befintlig huvudvattenledning. I övrigt finns en stor mängd befintliga VA-ledningar inom planområdet som kommer att påverkas av detaljplanen och för att möjliggöra den planerade exploateringen kommer dessa ledningar att utgå och ersättas med nya.

*Vattentryck.* Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +85 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +60 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

*VA-anslutning.* Stockholm Vatten och Avfall avgör var förbindelsepunkter ska placeras i enlighet med Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA).

SVOA presenteras möjliga anslutningspunkter för de planerade kvarteren inom detaljplanen gällande vatten-, spillvatten- och dagvattenförsörjning. SVOA framför att det är viktigt att markhöjder och grönytor planeras så att dagvattnet i första hand kan tas hand om inom fastigheten. I andra hand ska fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till planerade dagvattenledningar. SVOA presenteras även möjliga anslutningspunkter för de planerade kvarteren inom detaljplanen.

*Omläggning.* I planområdets västra del finns befintliga vattenledningar, spillvattenledning samt dagvattenledning som korsar Åbyvägen. SVOA påtalar att dessa ledningar behöver läggas om runt blivande kvarter 2G för att möjliggöra exploatering, men påtalar att ledningarna även försörjer del av fastigheterna Postgården 2 och 4 med VA. Upplyser vidare om att då fastigheten ej ingår i detaljplanen måste provisorisk försörjning upprättas, vilket kan innebära omläggning av ledningar inom kvartersmark och behov av pumpstationer för spill- och dagvatten så länge det finns verksamhet i fastigheten.

Avvattningen av den befintliga gc-porten under Åbyvägen i planområdets sydvästra del påverkas också av planen och befintliga ledning måste läggas om. Inom området Stationsparken finns även en befintlig tryckdagvattenledning, tryckluftledningar samt befintlig huvudvattenledning, vilka måste skyddas från yttre påverkan alternativt läggas om.

*Dagvattenhantering.* SVOA noterar att enligt dagvattenutredning och planbeskrivning har dagvattenstrategin och Stockholms stads åtgärdsnivå använts för rening och fördröjning av dagvatten i planområdet; åtgärder planeras för lokalt omhändertagande av dagvatten både på kvartersmark och på allmän platsmark, samt dimensionerats för ett regndjup på 20 mm. SVOA påpekar att det är viktigt att detta fullföljs i den fortsatta planeringen och i byggandet av området, samt att det även är viktigt att planering för hantering av skyfallsvatten fullföljs i den fortsatta byggprocessen.

SVOA lyfter att enligt planbeskrivningen förutsätts det att åtgärdsnivån följs för samtliga ytor för att inte motverka Årstavikens möjlighet att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer. SVOA efterlyser underlag vilket gör att det går att följa hur dagvattenhanteringen har beräknats för kvartersmark. Påtalar att detta saknas i Bygg-och plantjänsten, samt att även dagvattenutredningens bilaga saknar beskrivning av detta. SVOA framför även att i planbeskrivningen står att dagvattnet från området avleds direkt till Årstaviken via en dagvattenledning, men det som inte beskrivs är att denna dagvattenledning mynnar i ett dike som i sin tur mynnar i Årstaviken.

*Planbestämmelser.* SVOA framför att det för befintlig kombinerad avloppsledning i södra delen av Narven 1 krävs ett u- område för åtkomst av ledningen. Behovet är 4 meter räknat från ledningens centrumlinje.

Område E2 på plankarta behöver utvidgas då ytan är avsedd för underjordisk tryckstegringsstation vars väggar och eventuell dränering ska vara åtkomliga för underhåll. Ytan bör ökas med 4 meter åt norr samt 4 meter åt öster. El och Tele bör även strykas från bestämmelsetexten för E2 då ingen el eller tele får placeras inom detta område.

Område E3 på plankarta saknar möjlighet att vända driftfordon utan en längre backrörelse. SVOA har en större sandfångsbrunn som kräver tömning, varför möjligheten att vända samt uppställningsplats är ett krav.



Område E3 och E4 kommer användas för underjordiska VA-ledningar inom permanent spont. I bestämmelsetexten för E3 och E4 bör även VA anges och om kvartersmark krävs u-område.

*Övrigt.* SVOA meddelar att befintliga ledningar ska vara i drift tills nya kan tas i bruk, samt att byggherrar bör kontakta SVOA för vidare hantering av VA-frågor.

#### Storstockholms brandförsvär

SSBF noterar positivt att kvarter G är nu flyttat ca 15 meter vilket gör att närmsta avstånd till Södra länken blir ca 25 meter och till Åbyvägen blir avståndet ca 22 meter. SSBF anser dock att PM Riskhänsyn (Brandskyddslaget 2020-05-29) eller Riskbedömning Postgården Kvarter G (WSP 2015-06-16) inte är ett fullgott underlag då det inte tydligt framgår om ett scenario med en farligt godstransport med t.ex. gas som välter i rondellen ingår. En sådan risk kan ge mycket stora konsekvensavstånd och påverka bebyggelsen. I riskanalyserna har det inte tagits hänsyn till att antalet transporter med brandfarlig gas kan öka i framtiden.

Enligt plankartan skall en skyddsmur (SKYDD) upprättas längs med Åbyvägen men denna kommer inte ge ett fullgott skydd mot exempelvis läckage från en tankbil som välter i rondellen. Då planområdet är lägre beläget jämfört med körbanan i rondellen finns en större risk för att läckage utbreder sig ner mot bebyggelsen. Detta gäller också den första biten på Södra länkens påfartsramp. SSBF anser att avskiljning bör förlängas och att detta då skall införas i plankartan. Området inom 25 meter från Åbyvägen och från Södra länkens påfartsramp bör markeras i plankarta som bebyggelsefritt område.

I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden. Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

Utöver ovan nämnda synpunkter redogör SSBF även för vilka förutsättningar som krävs för räddningsinsatser:

- Avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats bör inte överstiga 50 meter.

- Körbara räddningsvägar ska ha BK2-standard.
- Framkomlighet och åtkomst för stegutrustning ska finnas.
- Byggnader över 8 våningar (23 meter) ska dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning.
- Brandpostsystemet för brandvatten i området bör ses över.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen**

S:t Erik markutveckling, Postgården 2 och 4

Bolaget är en del av Stockholms stad och äger tomträtterna till Postgården 2 och 4. I deras yttrande redogör de för hur planförslaget påverkar möjligheten att för de verksamheter som idag finns på fastigheterna att vara kvar.

De påpekar att planen tar i anspråk delar av Postgården 2 och förutsätter rivning av den befintliga restaurangens köksdel vilket omöjliggör fortsatt drift. Bolaget påpekar vidare att pga av ändrad höjdsättning och påverkan på befintliga körvägar kommer nyttjandet av de lastportar som finns på östra sidan av byggnaden försvåras avsevärt.

Bolaget påpekar också att planen genom att inte medge startsbesked för bostadsbyggande innan industribuller från Postgården 2 underskrider gränsvärden för bostäder innebär en begränsning för verksamheten inom Postgården 2.

Bolaget förutsätter att genomförandet sker på ett sätt som minimerar påverkan för angränsande fastigheter.

### **Besvärberättigade**

Inga inkomna yttranden utöver sakägare, se ovan.

### **Övriga**

Hyresgästföreningen Sydost

Hyresgästföreningen ställer frågor kring vad som planeras gällande bilpool och antal elbils-laddningsuttag. De framför att de förutsätter att verksamhetslokal/möteslokal för boende i bostadsrätt respektive för hyresrätter planeras, samt undrar hur fördelningen mellan lägenhetsstorlekar i kvarter 22 ser ut. De påtalar att om spridningen är större än 20-25% mellan stora och små lägenheter leder detta framöver till större höjningar för de små lägenheterna, vilka ofta utgörs av hushåll med svagare ekonomi.

Hyresgästföreningen framför vidare att det viktigt att inte välja fönster med lägre u-värde än 0,9, samt att benämning friskluftsintag i planhandlingarna ska ändras till uteluftsintag. Vidare saknar Hyresgästföreningen rubrik Ventilation/inomhusklimat under kapitel Teknisk försörjning i planhandlingarna. Detta för att klargöra vilket ventilationssystem/luftväxling/filter/värmeåtervinning etc. som ingår i nybyggnationen.

Samarbetsnämnden för Årsta Partihallar,  
Årsta Partihallar anser att föreslagen lösning med skyfallspark och en bibehållen gångtunnel är viktig för kopplingen mellan partihallsområdet och planområdet och därmed för bl a medarbetare i partihallarna som då kan nå kollektivtrafik och service inom Årstafältet. De bedömer att föreslagen utformning kan öka tryggheten och föreslår att den stig som går längs med västra sidan Trafikverkets byggnad ovan tunneln görs permanent och förses med belysning då den används av fler än gångvägen på västra sidan.

Årsta Partihallar är nöjda med att trafikutredningen beskriver att gångbron vid korsningen Åbyvägen/Brunnbyvägen planeras vara kvar och att kollektivtrafiken anpassas till ny situation med fler hållplatslägen och tätare trafik. De är också nöjda med lösningen för Åbyvägen med en flyttad Ersta gårdsväg mellan dagens två anslutningar. De vill delta i arbetet med att hitta bästa lösning för körfält och ljusreglering etc.

Partihallarna påpekar att det är viktigt om Åbyvägen förändras att den fria ytan på Producentvägen inte inskränks då den behövs för inkommande leveransfordon till Producenten 1/Trädgårdshallen. De vill också behålla den enkla entrén till Producentvägen samtidigt som de värnar om att minst två körfält utöver kollektivtrafikfält bibehålls på Åbyvägen och anser att vissa delar av kollektivtrafikfältet borde få nyttjas av större fordon för att underlätta för infart till det egna området. De förordar lösningar på huvudgatan (inom Årstafältet) jämför med åtgärder på Åbyvägen för att reglera genomfartstrafiken i Årstafältet efter som alternativ access till Huddingevägen och gott flöde på Åbyvägen är viktigt för dem.

De utgår från att de krav som ställts på de närmast liggande byggnaderna täcker såväl trafikbuller som industribuller i enlighet med underlag som de lämnat 2010.

Partihallarna ser gärna att man aktiverar gränzonen mot Åbyvägen på Årstafältet sidan med verksamheter som har anknytning till

Partihallarna verksamhet som torghandel, restaurang och lättare produktion (mikrobryggeri, stadsodling, akvaponi mm). De har också framfört idéer om att marken under en utdragen exploateringsperiod skulle kunna nyttjas för uppförandet av tillfällig saluhall.

#### Stockholm Business Region (SBR)

SBR anser att planförslaget stämmer väl överens med tidigare antagna intentioner för planområdet. Bolaget saknar dock en analys av arbetsplatspotential för området men ser positivt på att planen tillåter både bostäder och centrumändamål alternativt kontor och centrumändamål, vilket ger en flexibilitet för att i framtiden kunna anpassa stadsdelen utifrån då rådande arbetsplatsbehov.

#### BUMS – barns utemiljö i staden (Kerstin Bodström, Elisabeth Edsjö och Helena Friman)

Bums är kritiska till planeringen för barn på Årstafältet. De ser förklaringen till att barn prioriteras så lågt som exploaterings-ekonomisk cynism. De ser det som provocerande att de lyfts så många kvaliteter samtidigt som barnen har små möjligheter att röra sig fritt i stadsdelen och med närhet till bostadsnära utelek.

De anser att förskolegårdarna i etapp 2N och etapp 3 är alldeles för små, med ytor under 10 kvm per barn och utsläppsgårdar i parken. De påpekar att Boverket rekommenderar 40 kvm per barn och gårdar som är minst 3000 kvm stora. Att ha förskolegårdar i bostadsgårdar anser de dessutom skapar konflikter med boende.

BUMS anser vidare att parken på Årstafältet inte väger upp för de små förskolegårdarna. Bra utflyktsmål kan bara komplettera, inte kompensera en bra förskolegård, anser de. De påtalar att för att ta sig till parken behövs personal som leder barnen dit, vilket kräver fler resurser för att få ihop och att detta inte är jämförbart med att barn kan gå direkt ut på gården. De menar att det är viktigt att prioritera barns rörelse utomhus för deras utveckling och välbefinnande. De skriver att just naturen är viktig för leken vilket inte finns i de små gårdarna.

BUMS delar mycket av den kritik som lyfts i barnkonsekvensanalysen men ifrågasätter varför analyserna inte får större genomslag i planeringen.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Allmänt förslaget och processen

Trafikverket anser att förändringarna i planen sedan samrådet är så väsentliga att de kunde motiverat ett nytt samråd.

Trafikförvaltningen anser att genomförandetiden bör sättas till den kortaste tiden (dvs. fem år) ifall att det blir nödvändigt med en planändring för att kunna bygga ut tunnelbanan.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret instämmer inte i Trafikverkets syn att förändringarna är så väsentliga att det skulle motiverat ett nytt samråd. Flera förändringar är gjorda med hänsyn till de synpunkter som framkommit i samrådet, tex ökat skyddsavstånd till trafikled. Vissa förändringar har också kommit tillstånd för att anpassa den här planen till synpunkter som inkommit i kringliggande planer. Frågorna har varit komplexa och mycket riktigt föranlett stora ändringar i förslaget. Kontoret anser dock att huvuddragen i planen är oförändrade och att förändringarna alltså inte är väsentliga.*

*Kontoret instämmer med i trafikförvaltningens bedömning att det vore fördelaktigt att ändra genomförandetiden till fem år för att vid förenkla framtagandet en ny detaljplan om det behövs för den framtida tunnelbanedragningen. Planen ändras enligt förslaget.*

## Olägenhet för grannar

St Erik markutveckling som äger tomträtterna för närliggande Postgården 2 och 4 har framfört på vilket sätt planen försvårar nyttjandet av deras tomträtter.

Årsta Partihallar är positiva till många av de förändringar som gjorts i planen sedan samråd men framför information om hänsyn som de anses måste tas vid en förändring av trafiksituationen på Åbyvägen. De föreslår också att ytor på Årstafältet sidan av Åbyvägen kan tas i anspråk för verksamheter med anknytning till Partihallarnas verksamhet men som t.ex. är mer konsumentinriktad. De föreslår också tillfällig användning av marken under ombyggnadstiden.

Trafikverket är i egenskap av väghållare också grannar men deras synpunkter hanteras under *riksintresse, luft, buller och trafik*.

## Riksintresse för kommunikationer.

Trafikverket påpekar att planförslaget berör väg 75, Södra Länken, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas

mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen (och kan även innefatta framtida utbyggnadsbehov). Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden/påverkansområden. Länsstyrelsen instämmer i trafikverkets yttrande rörande riksintresset.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*I planhandlingen framgår att väg 75, Södra Länken, är ett riksintresse och kontoret har förhållit sig till detta under planarbetet. Avvägningar har gjorts under planens framtagande för att minska påverkan på riksintresset. Se även under Södra Länkens tunnel.*

### Arkitektur, gestaltning och kulturmiljö

Stadsutvecklingsenheten vidhåller Stadsmuseets synpunkter i samrådet vad gäller Årstafältet etapp 2:s påverkan på Valla gårde; att de punkthus som då ansåg skulle komma bli för höga i förhållande till de befintliga punkthusen har sedan dess ökat i höjd. Detta anses komma att inverka än mer negativt på det befintliga bostadsområdet som dessutom är utpekad som kulturhistoriskt värdefullt område i Översiktsplanen för Stockholm stad.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret anser att den nya bebyggelsen inte behöver underkasta sig den befintliga bebyggelsen i Valla gårde utan snare bör kontrastera med den befintliga bebyggelsen i form av skillnader i utformning och gestaltning, för att man på så sätt ska kunna avläsa de historiska årsringarna. Det finns även ett stadsbyggnadsvärde i att låta den höga bebyggelsen tydligt annonsera torget som den mest centrala delen av den nya bebyggelsen. De höga delarna i kvarter F, som blir Årstafältets högsta byggnad, ligger både i fonden på torget (och därmed även fonden av den stora parkens "trattform") och vid entrén till Årstafältet från norr. Kontoret har därför bedömt att det är en lämplig plats att låta bebyggelsen öka i höjd.*

### Park, natur och rekreation (inkl. skötsel)

Stadsdelsförvaltningens framför synpunkter på de områden som regleras som park, natur och skydd i plankartan, dels avseende utformning, placering samt ansvar för drift och underhåll. De önskar att grönområden inom planområdet genomgående regleras som park i plankartan eftersom planbestämmelser som "Skydd" och "Natur ej vistelse" kan bli problematiska ur skötselhänseende.

Förvaltningen är även tveksam till att möjliggöra genomfart på park då de upplever att det inte är tydligt vad det rör sig om för genomfart.

Stadsdelsförvaltningen anser att det behövs en fortsatt diskussion om stationsparkens utformning, kostnadsansvar och skötselansvar samt om skötselansvar i stort på Årstafältets allmänna parkytor.

Stadsdelsförvaltningen utgår från att grönkompensationsåtgärder genomförs då exploateringen tar grönytor i anspråk. Detta bör hanteras i nära dialog med förvaltningen.

Årsta Partihallar föreslår att den stig som går längs med västra sidan Trafikverkets byggnad ovan tunneln görs permanent och förses med belysning då den används av fler än gångvägen på västra sidan.

Se även kommentarer om parkmarkens användning under *Lufkvalitet*.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Projektet för en dialog med stadsdelen om utformningen av allmänna platser. Samtidigt som planen var ute på granskning har också en granskning av Stationsparkens gestaltungsförslag genomförts av exploateringskontoret men berörda parter. Synpunkter om utformning och skötsel har kunnat lyftas i det arbetet och kontoret hoppas att stadsdelsförvaltningen har tagit vara på den möjligheten. Planen detaljreglerar inte allmänna platsers utförande.*

*Detaljplanens olika användningsbestämmelser för allmän plats bestämmer reglerar inte i sig skötseln av ytor – vilken förvaltning som ansvarar bestäms genom andra kommunala beslut. Kontoret är dock medvetet om att de besluten ofta utgår från planbestämmelser och försöker anpassa sig efter detta dock finner kontoret det olämpligt att reglera skydd och natur ej vistelse som park då marken inte bör tillåtna vistelse vilket enligt kontoret strider mot ändamålet park. Skydd är en användningsbestämmelse för allmän plats som anger att marken är till för att (allmänt nyttjat) skydd uppförs eller att marken fungerar som skydd i sig (buffertzon).*

*Den genomfart som stadsdelsförvaltningen nämner i sitt yttrande avser genomfartstrafik i tunnel (dvs trafiken i Södra Länken) vilket också framgår av planhandlingarna. Användningen genomfart är avgränsad i höjdlid (under mark).*

*Möjligheterna att röra sig över Stationsparken så som Årsta Partihallar beskriver kommer vara kvar i den nya gestaltningen av parken.*

*För hela Årstafältet gäller den speciella grönytefaktor som tagits fram för projektet, så också för etapp 2. Naturvärdena inom planområdet har inte bedömts varit sådana att grönkompensationer i någon annan mening varit aktuella. Den grönytefaktor som tillämpas i projektet beskriver de krav på grönytor som ställs på kvartersmark. I parken sker fler samlande åtgärder för att öka den biologiska mångfalden och stödja ekosystemtjänster.*

### Gator och trafik

Trafikverket, trafikförvaltningen på Region Stockholm trafikkontoret och Årsta partihallar framför synpunkter på trafiklösningarna inom planen och Årstafältet i stort.

Trafikverket vill poängtera vikten av att vägtrafiken inte får påverkas negativt av föreslagen exploatering.

Trafikverket framförde under samrådet synpunkter på den trafikutredning som bifogades planförslaget. Trafikverket kan inte se att de synpunkter som verket framfört har bemötts och vidareutvecklats i granskningsversionen, varför Trafikverkets tidigare synpunkter kvarstår.

Både Trafikverket och trafikkontoret kommenterar att det är viktigt att inte skapa betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet och samtidigt säkra kollektivtrafikens framkomlighet i området och vill att detta studeras vidare.

Trafikverket framför också att ingen lokal trafik får belasta trafikplats Åby och att Åbyvägen idag är en del av omledningsnätet och inte får påverkas negativt av planförslaget. Om trafiken trafikplatsen från Södra Länken får svårt att ta sig in på det lokala vägnätet finns risk för köer på Södra Länken och Åbyvägen.

Trafikkontoret anser att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att användningsgränser därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget. De vill att plankartans illustrationslinjer på gata tas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden. De kommenterar även att förgårdsmarken ska vara 2,5 meter.



Trafikkontoret anser att det i vissa fall är otydligt hur gaturummen ska användas speciellt otydligt anses det på föreslagna gångfartsområden och påtalar att för att ett gångfartsområde ska ha förutsättning att fungera på önskat sätt ska vissa kriterier uppfyllas.

Trafikförvaltningen meddelar i sitt yttrande att de har initierat ett utredningsarbete kring en ny stombusslinje och vill studera en möjlig förlängning till Östberga.

Förvaltningen anser att det är viktigt att riktlinjerna i RiBuss tas hänsyn till vid utformningen av väderskydd och uppmärksammar att avståndet mellan väderskydd och vägbana i en av de redovisade sektionerna är betydligt mindre än vad som RiBuss anger. De anser också den upphöjda ytan vi torget behöver utformas med hänsyn till bussförarnas arbetsmiljö och ta höjd för den sättningsrisk som föreligger när bussar trafikerar ytan. Vidare vill de framhålla vikten av att förutsättningarna för den stängning av huvudgatan som trafikutredningen nämner som möjlig lösning för att öka framkomligheten för bussar hanteras även i övriga etapper av Årstafältet.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Projektet har en långtgående och kontinuerlig dialog med framförallt Trafikkontoret i utformningen av gator. Det förs även en dialog med trafikförvaltningen, Trafikverket, Årsta Partihallar och andra berörda parter om trafiklösningar och framkomlighet.*

*Projektet ser att det är fortsatt viktigt att samarbeta kring gatornas utformning utifrån de synpunkter som kommit in. Under pågående gatuprojektering och inför att gatorna byggs ut kommer ytterligare avstämningar ske med berörda parter för att säkerställa alla behov. Plankartan reglerar bredden på gaturummet – som då inte kan ändras – men inte hur gatan utformas och hur de olika ytorna disponeras, till exempel bredden på trottoarer i förhållande till busskörfält eller hur trädgropar utformas i förhållande till ledningar. Arbetet med gatorna fortsätter efter det att planprocessen är avslutad. I det arbetet, precis som innan, är trafiksäkerheten för olika grupper viktigt att beakta, inklusive hur gångfartsgatorna ska fungera.*

*Projektet avser också fortsatt för en dialog om framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken, och reglering av trafiken för att påverkan på huvudvägnätet ska kunna tas i beaktan. Det är dock viktigt att poängtera att framkomlighet på det större omgivningsnätet inte kan ligga enbart på Årstafältsprojektet att lösa*

*och kontoret ser det som positivt att kunna planera för en stadsdel nära redan befintlig infrastruktur.*

*Kvartersbebyggelsen på Årstafältet ligger generellt i gatuliv men på vissa ställen så läggs en förgårdsmark in i planen (dvs där tillåts byggnaderna inte gå fram till fastighetsgräns/gatuliv), i andra fall har byggaktörerna själva möjlighet att lägga in förgårdsmark om de önskar. En generell förgårdsmark på 2,5 meter som Trafikkontoret förespråkar är inte något som funnit med i någon etapp i planeringen av Årstafältet och följer varken planprogrammet eller kvalitetsprogrammet för stadsliv.*

*Kontoret påminner om att illustrationslinjerna är till för att öka läsbarheten i plankartan, där det är en balansgång att hitta rätt nivå. Planen medger förändringar i hur gaturummet disponeras. Det kommer att planteras gatuträd, bland annat längs huvudgatan.*

### Parkering

Trafikkontoret saknar en tydligare redovisning av motiveringar kring parkeringstalet för bil och hänvisar till att lägesbaserat p-tal för bil kan sättas i detta skede. Därefter måste projektspecifikt parkeringstal och anpassningar till mobilitetsåtgärder presenteras i bygglovsskedet där den totala bedömningen av parkeringstalet kan göras.

Kontoret ser positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage under mark och anser det rimligt för området att cykelparkeringstalet är satt till parkeringar per lägenhet.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret anser inte att planbeskrivningen behöver fördjupa sin motivering av p-talet för bil ytterligare. En större trafikutredning har gjorts som även stämmer överens med övergripande arbete kring parkeringstal i staden. Inför bygglov kommer exploateringskontorets trafikplanerare fördjupa arbetet med projektspecifika p-tal för varje kvarter utifrån olika mobilitetsåtgärder som byggaktörer tar fram.*

### Södra Länkens tunnel

Trafikverket påtalar behov av åtkomst till sin teknikbyggnad på Narven 1 med mindre servicefordon men även med tunga transporter och mobilkran. Trafikverket vill även påpeka att berörd del av Södra Länken till del är utförd som betongtunnel vilken måste kunna nås från markytan vid framtida underhållsarbeten.

Trafikverket anser att marken under tunneln utgör vägområde. Om staden väljer att lägga kvartersmark under tunneln anser verket att denna mark belastas av vägrätt.

Trafikverket vill också att det på plankartan införs angivna högsta höjder för parkmark och bestämmelse om lägsta nivå i meter över nollplanet för dränerande ingrepp, i enlighet med gällande detaljplan. Det vill också ha en reglering av högsta tillåtna laster som kan på-föras tunnelkonstruktionen liksom krav på rotskydd för trädplanteringar.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Åtkomsten till Narven 1 är säkerställd i planförslaget. Åtkomsten till betongtunneln från markytan bedöms inte omöjliggöras av planförslaget.*

*Kontoret har en annan uppfattning än Trafikverket gällande fastighetsbildning för bostadsändamål över tunneln. Kontoret, med stöd av stadens lantmäterimyndighet anser att tunneln ska urholka bostadsfastigheten (som är en traditionell 2D-fastighet) och därmed begränsas både i höjdled både uppåt och nedåt.*

*Kontoret kan se vidare vinster med att ange höjd på parkmarken och för in illustrerade höjder för parkmarken på plankartan. Däremot anser inte kontoret att det är nödvändigt att reglera lägsta nivå för dränerande ingrepp eftersom lägsta nivå för schaktning, sprängning, borrhning eller andra ingrepp i undergrunden som inte är tillför allmän trafikledstunnel regleras i planen vilket kontoret anser omfattar även dränerande ingrepp. Kontoret anser inte reglering om laster och rotskydd bör föras in på plankartan utan föreslår att frågorna hanteras genom avtal mellan staden och Trafikverket.*

### Tvärbanan

Trafikförvaltningen anser att planområdets avgränsning behöver ändras så att det går utanför stängslet för tvärbanan istället för det föreslagna läget innanför stängslet.

Förvaltningen informerar även om förutsättningar som ska vara uppfyllda innan arbeten som berör tvärbanan påbörjas.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Plangränsen följer gränsen för trafikområde i gällande plan (vilket innebär en viss utökning av trafikområdet jämfört med*

*samrådsförslaget). Då ingen synpunkt på plangränsen inkom under samrådet har gränsen för gällande trafikområde antagits fungera för trafikförvaltningens behov. Kontoret anser att plangränsen inte bör justeras i detta skede av planen och påpekar att samma förhållande som idag kommer gälla efter att planen antas.*

### Utbyggd tunnelbana

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) på Region Stockholm skriver att det är av stor vikt att Stockholms stad och FUT innan byggstart gör klart vilka delar av planområdet som kommer att beröras av tunnelbanan och med avtal med byggaktörer och andra berörda säkerställer ett genomförande med eventuella stationsuppgångar. FUT anser att det behöver framgå att tunnelbanan kommer att beröra planområdet och att det vore lämpligt att komplettera detaljplanen med en ”generell” bestämmelse som medger tunnelbana för att undvika en planändring senare. De anser också en att planbestämmelse behöver kompletteras med krav på att grundläggning tar hänsyn till den vibrationspåverkan som en tunnelbana riskerar att medföra då planområdet innehåller lerjordar och att detta ska vara ett villkor för att erhålla slutbevis.

Vidare önskar FUT att genomförandetiden justeras och sätts till så kort som möjligt för att möjliggöra eventuellt behov av planändring på grund av tunnelbanan. (se under *Allmänt om förslaget*).

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret är positivt till en tunnelbanedragning som gynnar Årstafältet och Östberga och tunnelbanans sträckning nämns i planbeskrivningen. I dagsläget är det dock oklart var tunnelbanans tunnlar kommer att gå och då även var tunnelbaneuppgångar kan placeras. Att planlägga hela området för användningen tunnelbana ses som alltför generellt och stämmer inte överens med Plan- och Bygglagen om att inte reglera mer än vad som krävs för planens syfte och genomförande. För att planlägga för tunnelbana behöver dragningen studeras vidare och kunna preciseras mer i både höjd- och sidled.*

*För att säkra att en framtida tunnelbanedragning kan genomföras utan att den kommande bebyggelsen ska påverkas av vibrationer är byggaktörerna skyldiga att hålla sig informerade om kommande tunnelbanesträckning. Om detta ska avtal tecknas mellan kommunen och byggaktörerna. Byggstart för kvarteren är planerad till tidigast 2024. Det betyder att det finns minst två år för att bestämma sig för en dragning. Om det visar sig att dragningen*

*påverkar kvarteren i etapp 2 norra så kan vidare avtal mellan berörda byggaktörer och Trafikförvaltningen tecknas för att säkerställa att grundläggningen kan hantera vibrationer från tunnelbanan. På så sätt kan en ny detaljplan tas fram som möjliggör för tunnelbana och som även omfattar eventuella skyddsbestämmelser för vibrationer för tunnelbana, utan att dessa begränsningar ingår i den aktuella detaljplanen.*

#### Barnkonsekvenser

BUMS är kritiska förskolans totala friyta samt friyta per barn. BUMS menar också att parken på Årstafältet inte väger upp för de små förskolegårdarna. BUMS delar också mycket av den kritik som lyfts i barnkonsekvensanalysen men ifrågasätter varför analyserna inte får större genomslag i planeringen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret är medvetet om att förskolegården är begränsad och har under programskedet och planprocessen för detaljplanen (samt övriga etapper) arbetat med förskolegårdarnas förutsättningar utifrån deras närhet till Årstafältets stora park. När skyfallsparken tillkom inför granskningen av planen förbättrades förutsättningarna för förskolan i just den här etappen då den planeras intill Skyfallsparken (som är tänkt att innefatta område för lek). Förskolegården har också ökat i yta mellan samråd och granskning främst som resultat av att kontoret aktivt arbetat med att öka bredden på kvarterets gård efter de strukturförändringar som skett som svar på ändrade förutsättningar i närheten.*

*Kontoret ser ett stort värde i barnkonsekvensanalyser, även fast inte alla rekommendationer alltid följs och även fast alla inte instämmer i den analys som görs. Som med alla utredningar så ger de ett större beslutsunderlag och i detta fall har också slutsatserna från samrådet och konsekvensanalyser lett till en större förskolegård än tidigare. Men inom planering finns det ofta många intressen som måste vägas mot varandra.*

#### Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att en planbestämmelse bör införas för att säkerställa att bullerskärmande bebyggelse i kvarter 2G uppförs innan kvarter 2F som är beroende av den bullerskärmande effekten. Länsstyrelsen bedömer också att ett antal bostäder i det sydvästra hörnet i kvarter 2F inte uppnår bullerkraven utan dubbelfasad och

de bör omarbetas eller så bör den föreslagna utformningen säkras med en bestämmelse.

Länsstyrelsen anser också att för kvarter 2G behöver störning av industribuller från Trafikverkets ventilationsanläggning redovisas för att veta kvarterets utformning är lämplig.

Trafikverket anser att på grund av att planen startades innan 2015 så gäller inte *Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* utan menar att planen ska omarbetas utifrån äldre riktlinjer.

Trafikförvaltningen vill att eventuella störningar i form av buller från bussar ska beaktas. Trafikförvaltningen tar också upp ev vibrationspåverkan från en framtida tunnelbana, se under *Tunnelbana*.

Årsta Partihallar utgår från att de krav som ställts på de närmast liggande byggnaderna täcker såväl trafikbuller som industribuller i enlighet med underlag som de lämnat 2010.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kvarter 2G planeras uppföras innan 2F men ingen bestämmelse om utbyggnadsordning föreslås i plankartan. Efter granskningen har dock en kompletterande utredning av hur bullerförhållandena skulle se ut för kvarter 2F om det ändå uppfördes innan kvarter 2G. Den akustiska kvaliteten blir försämrad men bullernivåer enligt förordningen om trafikbuller kan innehållas.*

*Efter samtal med länsstyrelsen angående bullersituationen i det sydvästra hörnet i kvarter 2F har byggaktören tagit fram en ny planlösning som inte kräver dubbelfasad. Planbeskrivningen justeras för att återspegla detta.*

*Kontoret har efter de synpunkter som inkommit från Länsstyrelsen bett byggaktören i kvarter 2G att komplettera bullerutredningen med påverkan av industribuller från ventilationsanläggningen. Den kompletterade utredningen visar att bullernivåerna inte påverkar möjligheten att bygga bostäder i kvarter 2G- Information om buller från anläggningen införs i planbeskrivningen.*

*Kontoret har förståelse för Trafikverkets syn att förordningen om trafikbuller från 2015 enligt övergångsbestämmelserna inte gäller för den aktuella planen. Kontoret anser dock att samma överväganden bör gälla för den här planen som för att andra planer som antas samtidigt som denna. För att säkerställa detta har*

*därför kontoret i granskningsförslaget fört in planbestämmelser som är likställda med kraven i förordningen.*

*Industribuller från Årsta Partihallar bedöms inte kräva ytterligare justering av planförslaget. Närmast partihallarna planeras en kontorsbebyggelse och det omgivningsbullen som kommer från trafiken bedöms ha större påverkan på bostäderna i planområdet. När etapp 7 byggs ut kommer bebyggelsen i den etappen också delvis fungera som skärm för buller från partihallarna.*

#### Luftkvalitet

Både Trafikverket och Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter frågor om luftkvalitet. Trafikverket anser att planens utformning inte är godtagbar ur luftkvalitetshänseende med hänsyn till att föroreningshalterna från Södra länkens ventilationstorn vid närmast liggande bebyggelse inte studerats närmare. De förordar också att den östra delen av kvarter 2G nyttjas till annat än bostäder och ej tillåter öppningsbara fönster.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden synpunkter rör luftkvaliteten i Stationsparken. De anser att den del av parken som ligger mellan tunnelmynning och Trafikverkets byggnad inte bör tillåta vistelse eller gång- och cykelrörelser och förordar att den stängslas in. De anser också att den planerade bollburen på östra sidan om Trafikverkets byggnad inte är lämplig trots att föroreningshalterna där är något lägre än på andra sidan byggnaden. De hänvisar till att barn och unga är mer känsliga för luftföroreningar.

Trafikverket har ett antal friskluftsintag för att förse Södra Länken och angränsande driftutrymmen med friskluft. I det fortsatta arbetet anser de att det bör säkerställas att kvaliteten av den intagna friskluften och pålitligheten av funktionen säkerställs även under och efter utvecklingen av Årstafältet.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret har efter de synpunkter som inkommit från Trafikverket gjort en utredning av ventilationstornets haltbidrag. Utredningen har visat att luftkvaliteten är tillräckligt god för att bostäder ska kunna uppföras enligt detaljplanens utformning utan att utgöra ett hinder för Södra länken. Sedan tidigare finns bestämmelser i plankartan om att friskluft inte ska tas från sida som vetter om Södra länken.*

*Kontoret och Årstafältet projektet i stort anser att det är viktigt att en attraktiv park anläggs mellan tvärbanan och planområdet. Platsen är så synlig och viktig för upplevelsen av Årstafältet att den måste få en god gestaltning. Dess placering mellan kollektivtrafik*

*och utbyggnadsområdet samt strategiskt i cykelbanenätet gör det viktigt att man kan röra sig genom den skapade parkmiljön även på den västra sidan av parken dvs mellan teknikbyggnad och tunnelmynningen. Kontoret föreslår därför inte att området hängas in. En inhängning skulle också öka otryggheten i området och är oförenligt med parkändamålet.*

*För att parkmiljön ska vara trygg krävs att det planeras för aktivitet och möten – den exakta användningen kan dock komma att förändras över tid. Projektet avser gå vidare med en bollbur enligt förslaget. Från början var ytan även tilltänkt för småbarnslek men av de hänsyn som miljö- och hälsoskyddsnämnden nämner har det valts bort. Bollburen utformas för äldre ungdomar och vuxna. Även om bollburplanerna fortgår anser kontoret att planen bör vara mer allmänt hållen för att t.ex. inte fungera låsande i fall andra överväganden kring luftkvalitet och aktiviteter görs i framtiden. Illustrationslinjer och texter för paviljongerna på parkmark tas därför bort från plankartan.*

*Friskluftsintagen till Södra Länken ligger inte inom planområdet och heller inte i ett sådant läge/närhet att planens genomförande bedöms påverka kvaliteten i den intagna luften.*

#### Dagvatten

SVOA efterlyser underlag vilket gör att det går att följa hur dagvattenhanteringen har beräknats för kvartersmark. Påtalar att detta saknas i Bygg-och plantjänsten, samt att även dagvattenutredningens bilaga saknar beskrivning av detta. SVOA framför även att i planbeskrivningen står att dagvattnet från området avleds direkt till Årstaviken via en dagvattenledning, men det som inte beskrivs är att dagvattenledningen mynnar i ett dike som i sin tur mynnar i Årstaviken.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret anser att den utredning som tagits fram räcker i sin principiella redovisning. I arbetet med dagvattenutredningen har de olika byggaktörerna haft olika avstämningar med stadens dagvattenkonsulter som tagit fram utredningen för att säkra att alla miljökvalitetsnormer klaras av. Däremot har viss information om kvarter 2F fallit ur utredningen och utredningen kompletteras med den informationen*

#### Översvämning vid skyfall

Länsstyrelsen vill att kommunen visar hur risken för översvämning vid skyfall hanteras innan de åtgärder som ligger utanför



planområdet (så som skyfallsparken och höjdsättning av etapp 7) är säkerställda och genomförda.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Detaljplanerna för etapp 2N, 2S och 3 planeras att byggas ut samtidigt. Ett instängt område/lågpunkt kommer då bildas inom fastigheterna Postgården 2 och Postgården 4.*

*Vatten som vid utbyggnad av etapp 7 ska ledas till Skyfallsparken kommer därför innan parken är utbyggd att belasta kvarvarande delar av fastigheterna Postgården 2 och 4. Den instängda lågpunkten medför att det inte finns risk för översvämning i etapp 2. Projektet är medvetet om skyfallspåverkan på Postgården 2 och 4 men anser att det är acceptabel effekt då staden genom St Erik maktutveckling förvärvat fastigheterna Postgården 2 och 4 med avsikt att avveckla verksamheterna och kunna utveckla fastigheterna med ny bebyggelse och park (skyfallsparken) enligt strukturförslaget för etapp 7.*

*Det är framför allt byggnaden på Postgården 2 (tidigare Martin och Servera) som kan drabbas av skador vid skyfall. Staden som ägare är dock införstådda i dessa risker och de materiella skador som kan inträffa vid ett skyfall samt är beredda att avveckla verksamheten tidigare om en inte lösning för att hantera personrisker vid en översvämning kan hittas*

#### Risk, farligt gods och olycka i tunnel

Trafikverket vill att riskutredningen kompletteras och tydliggör att det på inga villkor får bli så att Trafikverket i framtiden påtvingas restriktioner i transporterna via Södra Länken p.g.a. den nya bebyggelsen.

Länsstyrelsen förtydligar behovet av att komplettera riskutredningen med att eventuella risker vid en olycka i Södra Länkens tunnel måste tas hänsyn till.

Storstockholms brandförsvarsförbund anser att riskutredningen inte är ett fullgott underlag. SSBF anser även att området inom 25 meter från Åbyvägen och från Södra länkens påfartsramp bör markeras i plankarta som bebyggelsefritt område. De önskar också att SBK redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Alla tre anser också att skydd mot pölbrand måste utökas samt att bestämmelse om skyddets utförande ska framgå av detaljplanen och länsstyrelsen påpekar att planbestämmelse b4 kan vara otillräcklig och bör justeras. Länsstyrelsen och Trafikverket ställer sig också

undrade till varför inte all hela kontorsbyggrätten utmed Åbyvägen fått skyddsbestämmelser.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret instämmer i att riskutredningens utformning har försvårat läsningen av den samma och utredningen förtydligas inför antagandet.*

*Ett förslag på utökad utbredning av ett pölskydd som ska hindra vätska att rinna in i planområdet/mot kvartersmarken har tagits fram, planen justeras för att omfatta hela pölskyddet vilket innebär att planområdet behöver ändras något. Ändringarna omfattar också en justering av b4 och att hela kontorsbyggrätten utmed Åbyvägen får skyddsbestämmelser.*

*Det bebyggelsefria området fortsätter att vara 22 meter inom vissa delar men stadsbyggnadskontoret anser att med de ovan föreslagna förändringarna är den samlade riskbilden acceptabel.*

#### Geoteknik och grundvatten

Länsstyrelsen anser att behovet av förstärkningsåtgärder bör regleras i plankartan eller förtydligas i planbeskrivningen och nämner hur frågan behandlats i etapp 3s som en bra referens.

Länsstyrelsen noterar att det kan krävas miljöbalkprövning för att genomföra planen då grundvatten kan komma att påverkas.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Planbeskrivningen kompletteras med text om geotekniska förhållanden och förstärkningsåtgärder enligt den modell som använts i etapp 3.*

*Planbeskrivningen kompletteras med information om att påverkan på grundvatten kan kräva prövning enligt miljöbalken.*

#### Räddningstjänst

Storstockholms brandförsvaret redogör i sitt yttrande för vilka förutsättningar som krävs för räddningsinsatser.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Som Storstockholm brandförsvaret påpekar är detta i grunden en projekteringsfråga. Planens utformning möjliggör att kraven kan uppnås i fortsatt projektering av byggnader och allmän plats.*

#### Teknisk försörjning

Ledningsägarna informerar om befintliga och kommande ledningar och de krav som föreligger för att ledningarna ska kunna skötas och vara funktionsdugliga etc.

SVOA-Avfall ger rekommendationer kring avfallshanteringen i kvarteret och för verksamheter.

Ellevio påtalar att planområdet har stor utbredning i öst-västlig riktning och distributionsavstånden blir därmed stora. Ellevio ser därför ett behov av ytterligare en nätstation i planens östra delar och önskar stöd för detta i plankarta.

SVOA vill att ett u-område ska läggas till i plankartan för befintlig kombinerad avloppsledning i södra delen av Narven 1 de påpekar också att de anser att den föreslagna vändplanen vid deras sandfångsbrunn norr om kvarter 2G är för liten. SVOA vill också att ytan för E2 utökas för att ta hänsyn till åtkomst för underhåll och att El och Tele stryks från användningsbestämmelsen för E2.

SVOA vill att bestämmelsetexten för E3 och E4 kompletteras med användningen VA och/eller u-område för att möjliggöra för underjordisk VA-ledning.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret noterar informationen från ledningsägarna och vidarebefordrar dem till projektets byggprojektledning och ledningssamordning.*

*En ytterligare nätstation i planen bedömer kontoret inte vara möjligt att lägga in i detta skede. Kontinuerlig dialog förs i projektet med Ellevio för att kunna lösa elförsörjningen på ett bra sätt.*

*Ett u-område för den kombinerade avloppsledningen läggs till i plankartan.*

*Kontoret anser inte att ytan för E2 kan ökas ytterligare. Det har redan inför granskning ökats sedan ytan var med i godkännandehandlingen för etapp 2 södra. Kontoret finner heller inte anledning att ta bort texten El och Tele från användningsbestämmelsen då den bara möjliggör en bredare användning men inte inverkar på SVOAs möjligheter att nyttja ytan.*

*Ytan för E3 och E4 är redan i granskningsförslaget belagd med u-område. Inget ytterligare krävs i planen för att möjliggöra ledningen.*

#### **Avtal**

Trafikverket anser att ett avtal mellan dem och kommunen måste tecknas innan detaljplanen antas, rörande bevakningsuppdrag för grundvatten och reglering av ansvar och finansiering. Innan några byggnadsåtgärder som berör allmän väg, tunnlar eller tunneltak påbörjas vill Trafikverket även att ritningar granskas och godkännas av dem. Trafikverket har ingen möjlighet att åta sig några kostnader med anledning av planens genomförande.

Trafikverket anser att ett avtal om principutformning och eventuella åtgärder intill vägen, och kostnadsansvaret för dessa, skall tecknas innan planen antas och att de fortlöpande ska ges möjlighet att granska och godkänna ritningar och beskrivningar samt beredas full insyn i planerings- och genomförandeskeden, ges möjlighet att delta vid projekterings- och byggmöten, syn och besiktningar etc. Avtalet ska tillsammans med nämnda handlingar utgöra underlag för ett mer detaljerat genomförandavtal mellan staden och Trafikverket.

*Se även under Utbyggd tunnelbana*

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Kontoret noterar Trafikverkets krav på avtal med staden och vill att även frågor om nyttjande av mark ovan tunnel (laster, rotskydd) ska hanteras i avtal. Avtal mellan staden och Trafikverket tas fram av exploateringskontoret och ska vara klara innan antagande i KF.*

#### **Planhandlingar, övrigt**

Lantmäteriet anser att de fastighetsrättsliga konsekvenserna för de rättigheter (ledningsnätet och servitut) som behöver ändras eller upphävas för planens genomförande behöver beskrivas.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Planhandlingen revideras enligt lantmäteriets önskan.*

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

### Samrådet (2015)

- Naturskyddsföreningen, liksom flera privatpersoner, menade att den sammanlagda utbyggnaden på fältet är för stor.
- Flera boende i området, liksom Nätverket Årstafältet! motsatte sig bebyggelse på Årstafältet.
- Naturskyddsföreningen och flera boende i Valla och på
- Enskedefältet ansåg att Årstafältet är olämplig mark att bebygga på grund av den djupa leran.
- Nätverket Årstafältet! önskade muntlig förhandling med samtliga ledamöter i stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige innan förslag till detaljplan antas.
- Naturskyddsföreningen liksom Samfundet S:t Erik och Skönhetsrådet efterfrågade bättre gröna kopplingar inom planområdet.
- Skönhetsrådet ansåg att Trafikverkets teknikbyggnad måste utgå eller integreras i annan bebyggelse, då den blockerar möjligheterna till ett attraktivt möte med den nya stadsdelen.
- Skönhetsrådet menade att karaktären av variation inom och mellan bebyggelsens kvarter riskerar att bli allt för konstruerad.
- Stadsdelsnämnden ansåg att användningen av trä som byggnadsmaterial och fasadmateriel bör öka.
- Stadsmuseet ansåg att bebyggelsen närmast Valla borde vara lägre (Synpunkten även framförd av Kulturförvaltningen under granskningen).
- Storstockholms brandförsvaret ansåg att en bebyggelsefri zon på 25 meter intill sekundär farlig godsled skulle läggas in i plankartan.
- Trafikverket ansåg äldre riktvärden för trafikbuller ska gälla. (Synpunkten framfördes även under granskningen)
- Trafikverket ansåg att marken under tunneln ska utgöras av vägmark. (Synpunkten framfördes även under granskningen)
- Länsstyrelsen ansåg att minsta bebyggelsefritt skyddsavstånd mellan transportled för farligt gods och den planerade markanvändningen inte kan underskrida 25 meter.

### Granskningen (utöver det som angetts ovan)

- Förvaltningen för utbyggd tunnelbana (FUT) önskar att detaljplanen kompletteras med en ”generell” bestämmelse som medger tunnelbana samt krav på att grundläggning tar hänsyn till den vibrationspåverkan som en tunnelbana.
- Miljöförvaltningen anser ytan ovanför tunnelmynningen, väster om Trafikverkets teknikbyggnad är olämplig som park.

- BUMS anser att förskolegården måste utökas och större hänsyn måste tas till banperspektivet.
- Ellevio önskar ett ytterligare e-område för att kunna uppföra fler nätstationer om kapacitetsbehovet ökar.
- SVOA vill att kvartersmarken för pumpstationen utökas.
- Länsstyrelsen anser att det bör säkerställas i plankartan att kvarter 2F ska byggas innan kvarter 2G med hänvisning till bullersituationen.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras:

- Planens bebyggelse fungerar som skyddande skärm för Årstafältet men är själv utsatt för stora störningar och risker som är kräver svåra avväganden.
- Närheten till riksintresset Södra Länken och kraven på att riksintresset inte påverkas står i konflikt med nyttan att planera en stadsdel nära befintlig infrastruktur.
- Årstafältet planeras utifrån stadsdelsperspektivet vilket har gett möjligheter att lösa problem som t.ex. skyfallshanteringen på en övergripande nivå men detaljplanerna antas och området byggs ut i etapper vilket gör att alla system inte kan byggas klara med en gång. Detta skapar svårigheter att säkerställa åtgärder i planskedet.
- En tät stad skapar många anspråk på den skapade friytan vilket innebär att bland annat förskolegårdarna blir små och att barnperspektivet inte alltid kan tillgodoses fullständigt.
- Framkomligheten inom stadsdelen riskerar påverka framkomligheten i omgivningsnätet på motsatt vis.
- Den framtida tunnelbanan är positiv för planen och området men eftersom förutsättningarna för den fortfarande är otydliga kan planen inte förbereda för tunnelbanan och riskerar istället att försvåra utbyggnaden.

Inkomna synpunkter föranleder följande ändringar av planförslaget:

- Effekterna av industribuller från Trafikverkets anläggning beskrivs i planbeskrivningen
- Skyddet mot pölbrand förstärks i plankartan vilket föranleder utökning av planområdet.
- Text om buller i hörnläge på kvarter 2F revideras.
- Genomförandetiden minskas från 7 år till 5 år för att underlätta planändring till följd av ev ny tunnelbana.

- Illustrerade höjder införs i plankartan för parkområdet ovan Södra länkens tunnel.
- Illustrerad utformning (paviljonger) på parkmarken ovan Södra länkens tunnel tas bort ur plankartan.
- Planbeskrivningens genomförandedel kompletteras med de fastighetsrättsliga konsekvenserna för de rättigheter som behöver ändras eller upphävas i enlighet med lantmäteriets yttrande.
- Beskrivningen av de olika dammarna i Årstafältet förtydligas i planbeskrivningen.
- Kompletteringar kring grundläggningsförhållanden och text om att prövning enligt miljöbalken krävs vid bortledning av grundvatten läggs in i planbeskrivningen.
- Text om att prövning enligt miljöbalken krävs
- U-område för avloppsledning på Narven 1 införs på plankartan.
- Dagvattenutredningen kompletteras med LOD-redovisning för kvarter 2F.
- Riskutredningen förtydligas avseende risk vid olycka i Södra länkens tunnel och avseende pölskyddet.
- En kompletterande skyfallsutredning som visar på effekterna av att etapp 2 och 3 byggs ut innan etapp 7 biläggs planhandlingarna.
- En utredning om påverkan på luftkvaliteten avseende haltbidraget från Södra Länkens ventilationstorn biläggs planhandlingarna.

Under/efter granskningen har fyra behov till revidering uppstått utöver de revideringar som föranletts av de synpunkter som kommit in under granskningen:

- Bestämmelse om lägsta tillåtna öppningshöjd har införts i plankartan på del av kvarter 2F och kvarter 2G för att ytterligare minska risk vid kraftiga skyfall, så kallat 100-årsregn och små justeringar (10 cm) av angivna gatuhöjder har gjorts på plankartan.
- Mindre justering av byggrätten för kvarter 2F på plankartan, detta medför att en yta om 5 kvm ändras från allmän plats (TORG) till kvartersmark (CENTRUMÄNDAMÅL).
- Utformningsbestämmelse har lagts till i kvarter 2G för att säkerställa att fasaden mot Södra länken utformas i enlighet med kvalitetsprogrammets syfte.

Förändringarna som föreslås inför godkännandet är av förtydligande karaktär och/eller av redaktionell karaktär. Stadsbyggnadskontoret anser därför inte planen måste sändas ut på ny granskning.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas efter att ovan nämnda justeringar gjorts.

Anna Lina Axelsson  
planchef

Ola Grimell  
stadsplanerare