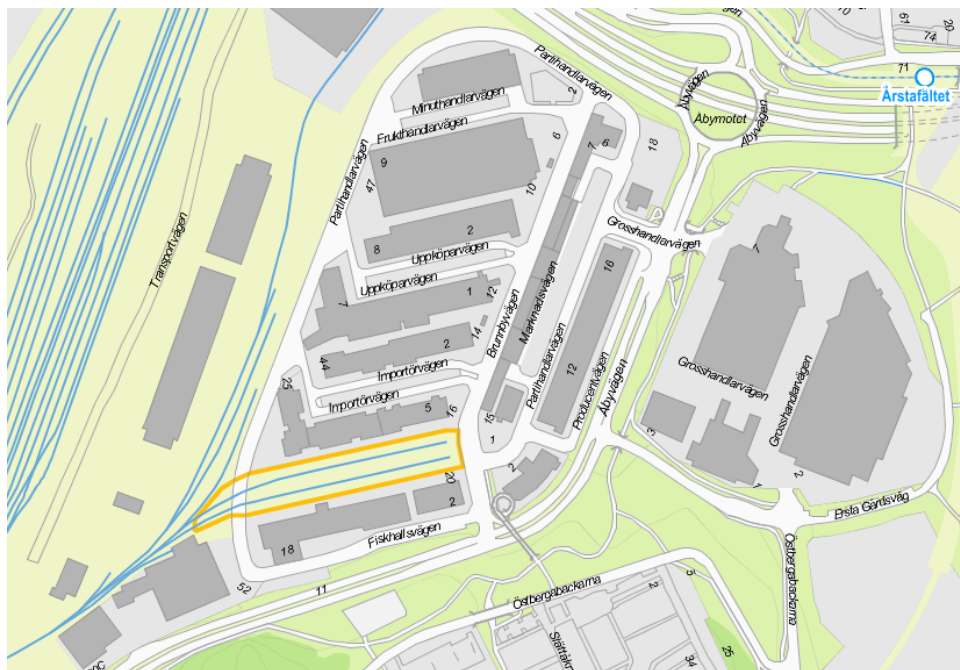


Planbeskrivning

Detaljplan för Östberga 1:3 i stadsdelen Östberga, S-Dp 2016-08211



Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra uppförandet av logistikhall och kontorsbyggnad inom Östberga 1:3. Syftet är även att säkerställa att bebyggelsen bidrar till att Brunnbyvägens gaturum förstärks, vilket görs genom att begränsa antal parkeringsplatser i markplan och skapandet av en grön entrézon. Planläggningen ger förutsättningar för fler arbetsplatser inom västra Årsta partihandelsområde samt bidrar till att verksamhetsområdet kan bestå och utvecklas. Planläggning syftar även till att bidra till fler klimatsmarta transporter genom användande av befintligt spår för varuhantering.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd 7 februari - 21 mars 2017
Granskning 3:e kvartalet 2017
Antagande 4:e kvartalet 2017

Innehåll

Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Tidplan	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	5
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	6
Geotekniska förhållanden	6
Hydrologiska förhållanden	7
Dagvatten	8
Befintlig bebyggelse	8
Stadsbild	9
Kulturarhistoriskt värdefull miljö	9
Kommersiell service	11
Gator och trafik	12
Störningar och risker	13
Planförslag	15
Ny bebyggelse	15
Gator och trafik	16
Teknisk försörjning	17
Gestaltungsprinciper	18
Konsekvenser	22
Behovsbedömning	22
Miljö kvalitetsnormer för vatten	22
Kulturarhistoriskt värdefull miljö/stadsbild	22
Störningar och risker	25
Barnkonsekvenser	26
Genomförande	27
Organisatoriska frågor	27
Verkan på befintliga detaljplaner	27
Fastighetsrättsliga frågor	27
Ekonomiska frågor	28
Tekniska frågor	28
Genomförandetid	28

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Dagvattenutredning* (Hifab, 2016-12-20)
- *Bullerutredning* (Acoustic Consulting and Design, 2016-11-08)
- *Riskbedömning av detaljplan* (WSP, 2016-11-25)
- *Kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning* (Tyréns, 2016-11-18)

Övrigt underlag

- *PM kommentar till SSBF:s synpunkt om riskutredning för Östberga 1:3* (WSP, 2016-12-19)

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Ida Thomasson, stadsplanerare. Från exploateringskontoret har Hampus Olesund, deltagit, från trafikkontoret Magnus Ståhl och från miljöförvaltningen Johan Rosén. Ansvarig lantmätare är Sune Jonsson.

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra uppförandet av logistikhall och kontorsbyggnad inom Östberga 1:3. Syftet är även att säkerställa att bebyggelsen bidrar till att Brunnbyvägens gaturum förstärks, vilket görs genom att begränsa antal parkeringsplatser i markplan och skapandet av en grön entrézon. Planläggningen ger förutsättningar för fler arbetsplatser inom västra Årsta partihandelsområde samt bidrar till att verksamhetsområdet kan bestå och utvecklas. Planläggning syftar även till att bidra till fler klimatsmarta transporter genom att befintligt spår används för varuhantering.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet omfattar Östberga 1:3 som ligger i södra delen av västra Årsta partihandelsområde. Partihandelsområdet gränsar i norr till Södra Länken och Åby trafikplats, i öster till Åbyvägen och i väster till spårområde och kombiterminal.

Planområdet är ca 1,13 ha stort och ägs av Jernhusen fastigheter AB. Fastigheten ligger mellan hallbyggnader på västra sidan om Brunnbyvägen och består av spårområde med perrong och perrongtak samt impedimentsytor.



Snedbild med planområdet upplyst (SBK).

Tidigare ställningstaganden

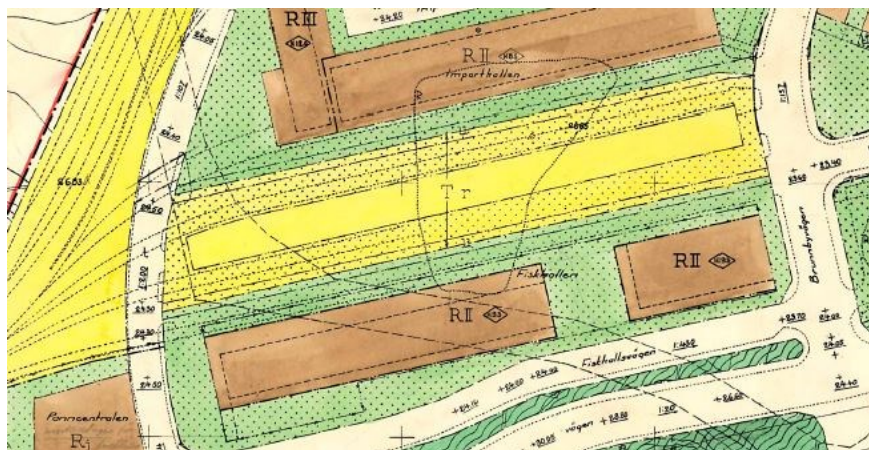
Översiktsplan

Översiktsplanen pekar ut området som terminalområde.

Detaljplan

Gällande detaljplan Pl 5810 antogs 8 september 1961.

Fastigheten är enligt gällande detaljplan avsedd för trafikändamål. I fastighetsgräns finns reserverat område för underjordiska ledningar.



Utdrag ur gällande plankarta (Pl 5810).

Riksintressen

Planområdet berör inte något riksintresse.

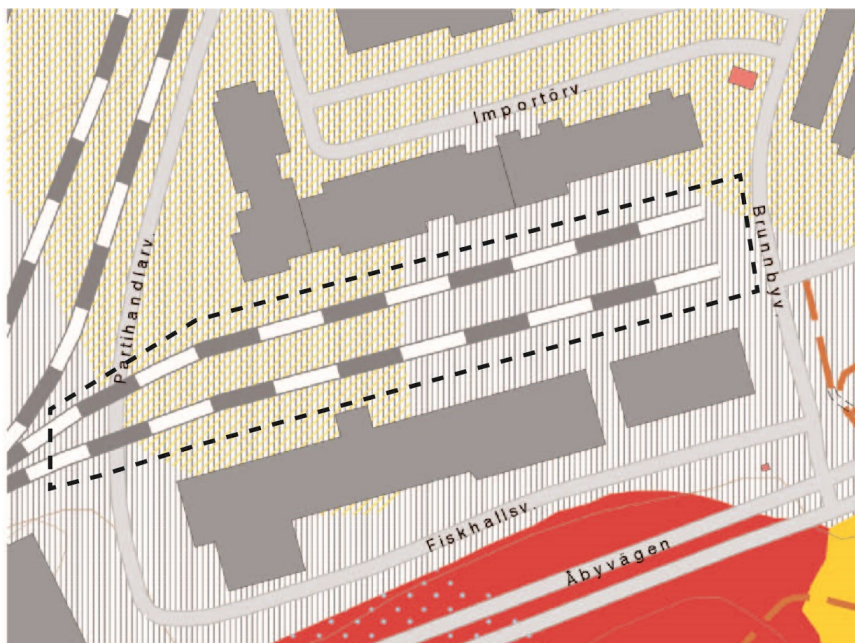
Förutsättningar

Planområdet omfattar befintligt perrongområde samt intilliggande impedimentsytor invid spår. Området består av både hårdgjorda asfaltsytor samt ej hårdgjorda makadamytor inom spårområdena.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Hela partihandelsområdet är utfyllt. Inom den östra delen av Östberga 1:3 återfinns morän under fyllningen medan det i västra delen finns täta jordarter av lera eller silt.



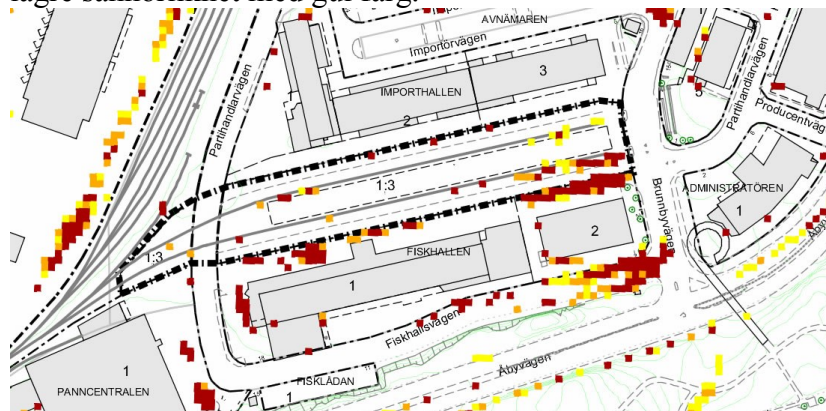
Jordartskartan över området. Ungefärligt utredningsområde markerat. Grå streckat anger utfyllt område och grå streckat med diagonalt gult betyder fyllnad över silt/lera. (SGU, webbtjänst kartvisare)

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Enligt stadens översvämningskartering finns en stor sannorlikhet för översvämning i planområdets sydöstra del vid ett så kallat 100-års regn.

I figuren nedan illustreras områden med stor sannorlikhet för översvämning med röd färg, medelhög sannorlikhet orange och lägre sannorlikhet med gul färg.



Utdrag ur Stockholmstads skyfallskartering. Utredningsområdet markerat med svart streckad linje.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren- Årstaviken (EU_CD: SE657834-162783). Enligt VISS januari 2017 har Mälaren-Årstaviken god ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus.

Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren-Årstaviken är god ekologisk status 2021. Den kemiska statusen uppnår idag inte en god nivå och risk föreligger att god status inte heller kommer att uppnås. Den kemiska statusen ska enligt miljökvalitetsnormerna uppnås till år 2015 med undantag för kvicksilver, bly, kadmium, antracen och Tributytenn, som har en tidsfrist till år 2027.

Dagvatten

Dagvatten från terminalområde klassificeras som innehållande måttliga till höga halter föroreningar i gällande dagvattenstrategi för Stockholm. Strategin anger Årstaviken som känslig för organiska föroreningar samt tungmetaller och rekommenderar att rening sker innan avledning till recipient.

Idag avvattnas området med duplikatledning, vilket innebär att dagvatten avleds separat i särskild ledning, till recipienten. Två skilda ledningsstråk medverkar. Dels ett som går i Brunnbyvägen åt nordost som avvattnar lastgatan på norra sidan och dels stråk i Partihandlarvägen åt öst som avvattnar resten av fastigheten.

Befintlig bebyggelse

Den bebyggelse som idag finns inom Östberga 1:3 är ett perrongområde överbyggt med tak. Västra delen av fastigheten är obebyggd.



Befintligt perrongområde sett från Brunnbyvägen (Tyréns)

Stadsbild

Årsta partihandelsområde präglas av en enhetligt planerad bebyggelse där logistikhallar radat upp sig snett förskjutet mot varandra i nord-sydlig riktning mellan Brunnbyvägen och Partihandlarvägen. De snedställda hallbyggnaderna möts i öster upp med bebyggelse längs Brunnbyvägen och Åbyvägen och i väster av spårområde.



Partihandelsområdet sett från väster. Perrong/planområdet till höger i bild. (SBK).

Bebyggelsen inom området bildar en sammanhållen miljö genom den låga skalan med platta tak och återhållen fasadgestaltning med hallar i prefabricerade skivmaterial och kontorsbyggnader i stram gul tegelarkitektur. Den rationella planstrukturen i kombination med den låga horisontella siluetten som bryts av genom högre kontorsdelar gör områdets olika funktioner tydligt läsbara. Entrélägen finns både mot Brunnbyvägen och Partihandlarvägen. Perrongområdet inom Östberga 1:3 följer orienteringen för intilliggande hallbyggander.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Stadsmuséet pekar ut västra Årsta partihandelsområde som särskilt värdefullt ur kulturmiljösynpunkt och området har stort samhälls- och stadsbyggnadshistoriskt värde.



Stadsmuséets klassificering av bebyggelsen inom västra Årsta partihandelsområde. Planområdet markerat.

Området är tydligt sammanhållet och en systematiskt utformad anläggning som berättar om 1950-talets modernisering av varuhanteringen i ett växande Stockholm. Hallarna uppfördes under 1960-talet och placerades för att optimera varuhanteringen via den anslutande järnvägen i väster. Det genomtänkta interna vägnätet som löper runt och mellan hallbyggnaderna är karaktäriserande och har sitt ursprung i anläggningens funktion som handels- och logistikområde. Mycket av det kulturhistoriska värdet ligger i det karaktäristiska samspelet mellan funktion och utformning.

Byggnaderna norr och söder om planområdet, Importhallen 2 och 3 samt Fiskhallen 2 är grönklassade av Stadsmuseet. Grönklassningen innebär ”fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt”.



Importhallen 2 (Stadsmuséet, foto: Johan Stigholt)



Fiskhallen 2 (Stadsmuséet, foto Johan Stigholt)

Fornlämningar

På fastigheten finns en kulturhistorisk lämning registrerad i FMIS, Raä nr. Brännkyrka 32:1, som anger plats för undersökt och borttaget gravfält.

Kommersiell service

Längs med Brunnbyvägen finns ett stråk med kommersiell service. Bland annat finns här bankkontor, café och restaurang samt grossistverksamhet. Längre norrut på gatan ligger ett hotell.

Gator och trafik

Gatunät

Gatunätet inom partihandelsområdet är utformat för att underlätta varuhanteringen inom området. Hallarna omgärdas av kör- och lastytor och ansluter till järnvägsnätet i väster genom stickspår. Längs Brunnbyvägens östra sida finns parkerings- och angöringsplatser till verksamheterna intill gatan. Lastbilstrafiken inom området är omfattande och de flesta obebyggda ytorna används för uppställning och lastning. På flera ställen saknas tydliga gränser mellan gata och kvartersmark vilket gör att vägstrukturen på flera håll är otydlig och kan upplevas som otrygg för oskyddade trafikanter.

Planområdet ansluter till de allmänna gatorna Brunnbyvägen och Partihandlarvägen och har möjliga angöringspunkter åt både öster och väster. Norr och söder om fastigheten finns inga allmänna gator men intilliggande fastigheter nyttjar delar av Östberga 1:3 för in- och utfarter samt lastningsbehov. Stickspåret som ansluter till järnvägen sträcker sig över impedimentsytan och gatan och längs hela fastigheten.

Gång- och cykeltrafik

Längs med Brunnbyvägens östra sida finns trottoar medan cyklisterna hänvisas till bilvägarna inom området. Utpekad cykelväg leds över Åbyvägen och in i partihandelsområdet genom en ramp. På västra sidan om Brunnbyvägen är trafikstrukturen otydlig och uppbruten med många infarter. Infarterna kantas av refuger samt på vissa ställen trottoar eller andra större friytor framför byggnader.



Skiss över anslutande cykelnät (Utdrag ur Stockholm cykelkarta).

Kollektivtrafik

Brunnbyvägen trafikeras av linje 134 mellan Liljeholmen och Östbergahöjden samt 168 mellan Gullmarsplan och Östbergahöjden. Närmaste busshållplats finns ca 50 meter från planområdet. Årstaberg station med pendeltåg, tvärspårväg och buss ligger ca 1,7 km bort. Från bostadsområdena i Östberga går den genaste vägen till Årstaberg station genom planområdet.

Tillgänglighet

Planområdet är i huvudsak platt och ingen tillgänglighetsproblematik föreligger.

Störningar och risker

Förorenad mark

Verksamhet av industriell karaktär och spårtrafik har bedrivits inom området, vilket innebär att en viss risk för markföroreningar. Vid grävning och schaktning i mark och rivning av byggnader bör förekomst av olja m.m. uppmärksammas. Om markföroreningar upptäcks ska miljöförvaltningen informeras och en anmälan om miljöfarlig verksamhet görs.

Luftkvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 och kvävedioxider är dock något förhöjd genom närheten till trafikerade stråk såsom Åbyvägen och Årstälänken samt att planområdet utgör en del av ett partihandelsområde med relativt mycket och tung trafik. Partikelhalterna är mellan 25-35 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är 36-48 µg/m³ (dygnsvärde) som ska jämföras med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³.

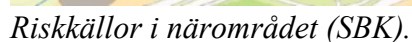
Farligt gods och hantering av farlig vara

Åbyleden, ca 80 meter söder om fastigheten är av länsstyrelsen utpekad som sekundärled för transport av farligt gods.

Trafikverket tar fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Huddingevägen (väg 226) där staden deltar genom stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. I programarbetet för Älvsjö-Örby utreds alternativa sträckningar av Huddingevägen där trafiken, inklusive primärvägen för farligt gods omlokaliseras och ansluter till Åbyvägen. Troligen kommer fortsatt arbete med ÅVS:en ske genom en fördjupad studie där flera gator i söderort inkluderas för att kunna komma fram till en så bra framtida lösning som möjligt för ADR-transporter¹. Det är troligt att andelen transporter med farligt gods på Åbyleden i framtiden kommer att öka.

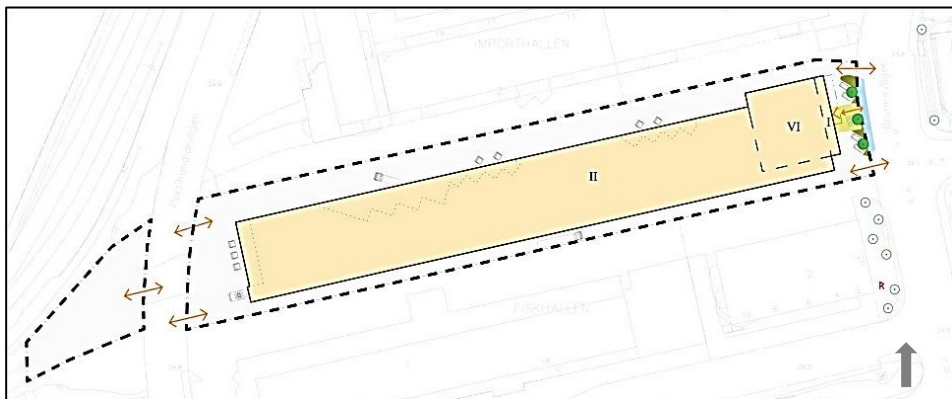
Vid Fruktståndet 2, cirka 300 meter från planområdet, förekommer hantering av brandfarlig vara. Ca 220 meter väster om planområdet ligger Årsta kombiterminal där transport och omlastning av farligt gods sker.

1. ADR-transporter innefattar drivmedelstransporter, försörjning av verksamheter som är beroende av farliga substanser (till exempel sjukhus) samt hantering av avfall.



Planförslaget innebär att en ny logistikhall och kontor möjliggörs inom fastigheten. Användningen regleras i plankartan med användningsbestämmelse **JK**, industri och kontor.

Den nya volymen utgörs av en långsträckt hallbyggnad med last- och lossningsplatser längs den norra fasaden. Mot Brunnbyvägen planeras en högre byggnad innehållande kontor. Längs hallens södra sida uppförs en lägre byggnadsvolym i samma sträckning. Inom denna byggnadsdel inkorporeras ett av två befintliga tågspår. Under byggnaden tillkommer ett källarplan med garage. Logistikhallens tak förses med växtlighet och föreslås ha en köksträdgård. Framför tillkommande volym skapas en entréyta mot Brunnbyvägen. På förgården planeras träd för att rama in gavelfasaden på byggnaden.



Situationsplan ny bebyggelse (Tengbom)

Gator och trafik

Gatunät

Planförslaget innebär att in- och utfarter ansluter till befintligt gatunät på fyra ställen. I huvudsak kommer infart av större fordon ske från Brunnbyvägen norr om fastigheten eftersom last- och lossningsplatser placeras på denna sida om hallbygganden.

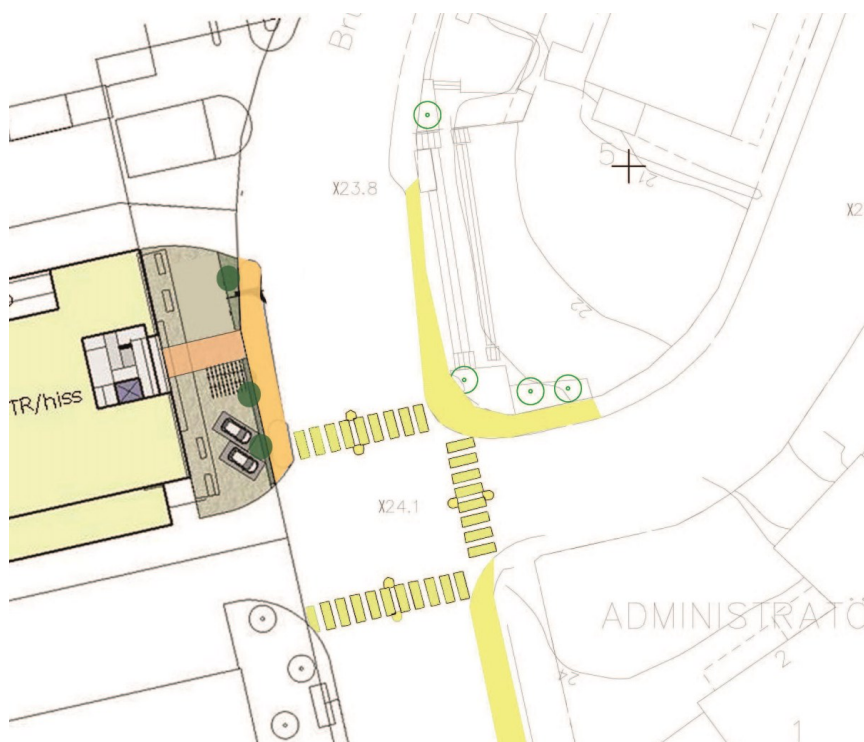
Biltrafik

Planerad verksamhet innebär ett ökat antal transporter inom partihandelsområdet. Antal fordonsrörelser kopplade till föreslagen verksamhet beräknas till ca 120 st. per dygn. Detta innebär ett dygnsmedel om 5 rörelser per timme och vid pik 15-20 transporter per timme. Antalet trafikrörelser med personbil kopplade till arbetande inom anläggningen beräknas till 30 st. per dygn och besökande cirka 10 st. Trafikrörelserna ökar något jämfört med den verksamhet som senast bedrevs inom fastigheten men bedöms inte påverka trafiksituationen som helhet negativt.

Tillgänglig parkering löses framför huvudbyggnadens entré mot Brunnbyvägen. Merparten av parkeringsbehovet för besökande ska lösas i garage för att skapa ett så bra möte mellan gata och bebyggelse som möjligt.

Gång-, cykel och kollektivtrafik

Framför byggnaden föreslås en entréyta. Entréytan kommer att utgöra en mer sammanhållen sektion mot Brunnbyvägen men för att skapa ännu säkrare trafikmiljö kommer en trottoar anläggas inom gatumarken framför byggnaden (utanför planområdet).



Situationsplan med föreslagna åtgärder i gatumark. Orange färg markerar ny trottoar, gul befintlig (Tengbom/Stadsbyggnadskontoret).

För arbetsplatser bör 0,4 cykelparkeringsplatser/anställd finnas, vilket bedöms kunna lösas inom fastigheten.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten, el/tele, energiförsörjning
Infrastruktur för teknisk försörjning finns att ansluta till i planområdets direkta närhet. För att klara ev. tillkommande kapacitetsbehov för energiförsörjning planläggs en del av ytan mellan Brunnbyvägen och spårområdet för användningen **E**, teknisk försörjning, elnätstation, med stöd av PBL 4 kap 5 § punkt 3.

Dagvatten

Genomförd dagvattenutredning visar att flödena från planområdet ökar efter byggnation.

För att åstadkomma fördröjning och rening av dagvatten föreslås ett fördröjningsmagasin anläggas i planområdets östra del, framför entrén till byggnaden. Genom att en stor del av byggnadens tak förses med växtlighet kan ytterligare fördröjning skapas samtidigt som den artrikare miljön gynnar biologiskt mångfald och bidrar till byggnadens gestaltning.

För fördröjning och reducering av dagvatten från asfaltskytorna norr och söder om byggnaden finns två alternativa lösningar. Det mest rationella bedöms vara att öka magasineringskapaciteten i Stockholm vattens befintliga dagvattenledningar. Ett annat alternativ är infiltration i genomsläpplig asfalt inom lastytorna både norr och söder om byggnaden. Med tanke på planerad verksamhet innebär livsmedelshantering med risk för effektivare igensättning på grund utav organiskt avfall bedöms detta alternativ försvåra en långsiktigt hållbar hantering av dagvattnet. För att kompensera fördröjning/reducering av avrinning från asfalt kan vatten som avrinner från sedumytan på tak även avledas via fördröjningsmagasin framför entrén.

I plankartan säkerställs infiltrering inom entrézonen öster om byggnaden genom planbestämmelse, **n**, med stöd av PBL 4 kap 10 §. Under entreytan kan fördröjningsmagasin anläggas.

Befintliga dagvattenledningar bevaras och område för dessa säkerställs i plankartan genom, **u**, område för allmän underjordisk ledning.

Avfallshantering

Hämtning av avfall sker inne på fastigheten.

Räddningstjänst

Det finns god tillgänglighet för angöring av räddningstjänst.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Den planerade bebyggelsen anknyter till platsen i orientering. Lagerbyggnadens höjd ansluter till intilliggande kontorsbyggnad, belägen norr om planområdet; motsvarande 13 meter men är högre än intilliggande hallbyggnader.

Högdelen med kontor ska placeras indragen från gatan för att anknyta till de lägre och kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna längs Brunnbyvägen. I plankartan anges bestämmelser om högsta total- ochnockhöjd med stöd av PBL 4 kap 11 § punkt 1.



Elevation över fasader (Tengbom).

Volymen uppförs med en varierad gestaltning för att motverka att byggnaderna upplevs som monotona. Byggnaderna hålls samtidigt ihop till en helhet med en samlad färgskala med gult och grått. Genom att konsekvent utgå från materialen tegel, glas och plåt ges ett enhetligt uttryck. För bebyggelsen anges i plankartan ett antal utformningsbestämmelser med stöd av PBL 4 kap 16 § punkt 1.

Karaktärgivande för området är förutom den låga enhetligt planerade strukturen den återhållna fasadutformningen för hallbyggnader och den strama gula tegelarkitekturen för kontorsbyggnader. Den tillkommande bebyggelsen ska ansluta till dessa karaktärsdrag. Bestämmelsen **f1** reglerar detta.

Särskild vikt kommer att läggas på kontorshusets och lagerbyggnadens kortsida mot Brunnbyvägen. Fasaderna ska ges ett levande uttryck och i huvudsak utföras i tegel och glas för att anknyta till platsen och öppna upp mot den allmänna gatan, detta regleras genom bestämmelse, **f2**. Mot gatan ges byggrätt för uppförande av skärmtak, **f5**.



Vy med ny bebyggelse sedd från Brunnbyvägen (Fotomontage: Tengbom)

Sockeln ska utformas med en mur i gult tegel, till en höjd av 1,5 meter. En utformningsbestämmelse, **f3** reglerar detta. Den låga muren binder samman kontors- och lagerbyggnaden till en helhet. Fasaden på södra sidan består av sockeln, pelare och ett grönt tak. Mellan pelarna uppförs en transparent skärm. Pelarna kan utformas i en rytm för att bryta ner skalan och skapa en spännande effekt.

Lagerbyggnadens tak förses med köksträdgård. Träd, buskar och spaljeer kan uppföras. För att ytterligare bidra till ett inbjudande uttryck förses taket med växtlighet. Minst 50 % av takytan ska utgöras av så kallat grönt tak för att skapa artrikare miljöer som gynnar biologisk mångfald. I plankartan införs utformningsbestämmelse, **f4**. Ett växtbeklätt tak kan även bidra till dagvattenfördröjning inom fastigheten.

I övrigt reglerar planen inte fasadens gestaltning, vilket innebär att den tillkommande bebyggelsen kan komplettera området med samtida arkitektoniska uttryck.

Lagerbyggnadens norrsida domineras av öppna partier med portar för lassning och lossning. Längsgående fönster i denna fasad kan bidra till att fasaden upplevs som mindre sluten. För att dagsljuset från norrfönstren ska söka sig ner till markplan i lagerlokalen, planeras en öppning mellan våningarna.



Vy över den nya bebyggelsens norra fasad. (Fotomontage: Tengbom).



Volymillustration över föreslagen byggnad med lastzoner på byggnadens norra sida (Tengbom).

Gaturum

Entréytan framför byggnaden ska bidra till upplevelsen av gaturummet och träd kan med fördel planteras.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

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

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

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Förorenande verksamhet, hantering eller transport av material eller gods som riskerar förorening av dagvattnet förekommer ej i planerad verksamhet. Lastfordon kommer trafikera de lastgator och angöra lastkajer som finns inom fastigheten. Eftersom hastigheten i området är låg bedöms diffusa föroreningar från partiklar som frigörs från fordon vara låg.

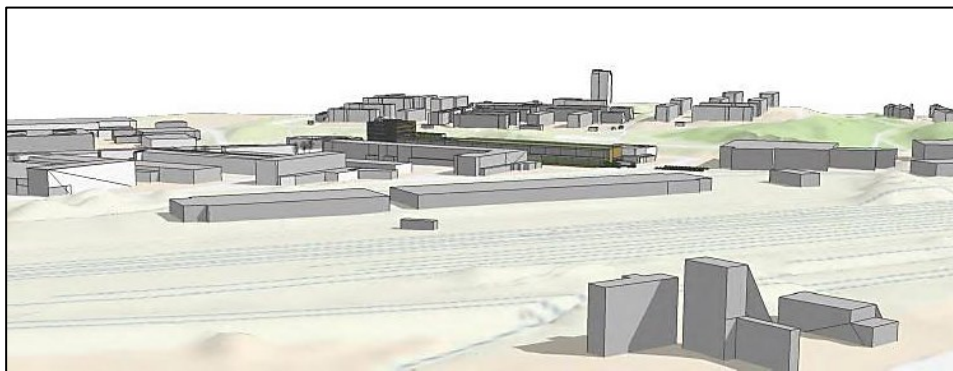
Föreslagna åtgärder för dagvattenhantering följer de mål för åtgärdsnivå som Stockholm stad tagit fram i syfte att begränsa momentana flöden vilket även bidrar till att minska föroreningsbelastning för att kunna uppfylla miljö kvalitetsnormer som finns för recipientvatten.

Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Kulturhistoriskt värdefull miljö/stadsbild

En kulturmiljöutredning har tagits fram inom ramen för planarbetet. Planförslaget avviker i höjd jämfört med befintlig bebyggelse inom partihandelområdet och den ökade volymen har enligt kulturmiljöutredningen påverkan på stadsbilden och läsningen av området på lokal nivå. Områdets siluett är däremot inte längre särskilt märkbar på avstånd från omgivande

bostadsområden då högre byggnader, anläggningar, storskaliga vägar och hög växtlighet numera ramar in området.



Volymstudie och omgivningspåverkan. Vy från nordväst (Tengbom).

Dagens behov ställer nya krav på utformning och funktion för både logistikhall och kontor, och tillkommande bebyggelse tillåts ha en högre höjd än befintliga byggnader inom området.

Uppdelningen mellan kontor och logistikhall tydliggörs genom både höjd- och materialskillnader. Detta gör att den nya byggnaden trots sin ökade volym knyter an till strukturen för befintlig bebyggelse där administrations- och logistikdelarna traditionellt sett har skiljts åt på liknande sätt.

Placeringen av kontorsdelen mot Brunnbyvägen avviker från det generella mönstret inom partihandelsområdet där befintliga kontor framförallt är lokaliserade i väster, mot Partihandlarvägen och parallellt placerade mot logistikhallarna. Genom att placera kontorsdelen mot öster kan dock bebyggelsen bidra till ett förstärkande av Brunnbyvägen som huvudstråk. En välkomnande entrézon och åtgärder inom gatumarken bedöms bidra till en förbättrad trygghetskänsla och en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter som rör sig i området.

Den planerade köksträdgården avviker även den från övrig bebyggelses strama takgestaltning och eventuella takterrasser bör utformas enkelt och rakt i samklang med de skarpa takformer som är typiska för området.

Genom att anknyta till befintliga bygganders material och planstruktur bedöms förslaget sammantaget inte förvanska eller påverka de kulturhistoriska värdena inom området negativt.



Vy med ny bebyggelse sedd från Åbyvägen. (Fotomontage: Tengbom).



Vy med ny bebyggelse sedd från Ersta Gårdsväg. (Fotomontage: Tengbom).

Störningar och risker

Buller

Verksamheten bedöms inte alstra industribuller i en sådan omfattning att det orsakar störningar för boende i närheten. De närmast belägna bostäderna finns vid Östbergabackarna, cirka 240 meter från planområdet. Kylaggregat kopplade till föreslagen verksamhet ska dimensioneras så att den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån inte överstiger 40 dB(A) vid fasad hos boende.

Översvämningsrisker

Enligt genomförd dagvattenutredning bedöms i första hand dagvattenbrunnar längs de lastgator som finns på norra respektive södra sidan av fastigheten översvämmas vid 100-års regn. Enligt dagvattenutredningen beror risken för översvämning på en upphöjning som hindrar vattnet att rinna över vidare ut över Brunnbyvägen. Vidare indikerar översvämningskarteringen risk för marköversvämning inne på Östberga 1:3 inom nuvarande spårområde. Här kommer den nya byggnaden grundläggas varför detta inte bedöms ha någon relevans efter nybyggnad.

Brunnbyvägen åt nordost och Partihandlarvägen österut är så kallade avrinningsstråk på markytan som ska hållas öppna för att erbjuda säkra avrinningsvägar på markytan i samband med skyfall. I samband med detaljprojektering bör samråd ske med huvudman för VA och gator i området för att säkerställa att avrinningsstråkens funktion som helhet kan säkerställas även efter byggnation.

Farligt gods och hantering av farlig vara

Planområdet ligger i närheten av potentiella riskkällor och en riskutredning har tagits fram inom ramen för planarbetet.

För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 40 meter från väggkant och 25 meter från järnväg där transporter av farligt gods sker. Detta kan minskas om risknivån är låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. En bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant/järnväg med transport av farligt gods ska uppnås, oavsett risknivå.

Med hänsyn till att avståndet mellan planområdet och Åbyvägen överstiger länsstyrelsens rekommenderade avstånd bedöms risknivån inom planområdet sannolikt inte vara förhöjd med avseende på transporter av farligt gods.

Kombiterminalen bedöms inte utgöra sådan risk att särskilda åtgärder behöver vidtas för att göra föreslagen bebyggelse lämplig. Ställningstagandet baseras på att avståndet till kombiterminalen överstiger länsstyrelsens rekommenderade avstånd för transportleder för farligt gods. Kombiterminalen har inte heller bedömts vara farlig verksamhet enligt lag om skydd mot olyckor och andelen försändelser som bedöms kunna påverka omgivningen utifrån ett riskperspektiv är begränsad.

Möjligt konsekvensområde vid en större olycka med naturgas på Fruktståndet 2 överstiger enligt riskutredningen inte 200 meter. Avståndet mellan Fruktståndet 2 och Östberga 1:3 är cirka 300 meter och några riskreducerande åtgärder är därmed inte nödvändiga.

Inom ramen för planarbetet har dialog förts med Storstockholms brandförsvarsförbund kring hur kombiterminalen ska beaktas i planarbetet. Ett arbete som syftar till att tydliggöra förutsättningar och ansvarsområden för myndigheterna för tillsynsfrågor relaterade till Årsta kombiterminal har startats (se *PM kommentar till SSBF:s synpunkt om riskutredning för Östberga 1:3, WSP*).

Barnkonsekvenser

Området är idag inte barnvänligt och används heller inte av barn. Förslaget med åtgärder för gatumark skapar förutsättningar för en tryggare och säkrare situation för oskyddade trafikanter, däribland barn. Den nya bebyggelsen och den nya entrézonen med delvis uppglasad fasad innebär ett nytt möte mellan logistikhall och gaturum än vad befintlig bebyggelse erbjuder och bedöms kunna bidra positivt till tryggheten i partihandelsområdet.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Byggherren ansvarar för genomförande av byggnation samt erforderliga anläggningar på kvartersmark. Exploatören bekostar och genomför de återställande- och anslutningsarbeten i allmän platsmark intill exploateringen som kan bli nödvändiga.

Avtal

Exploateringsavtal ska träffas mellan staden och exploatören. Det upprättas genom stadens försorg, senast innan detaljplanen antas.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplanen Pl 5810 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planförslaget omfattar en del av fastigheten Östberga 1:3 som ägs av Jernhusen AB. Inom planområdet finns officialservitut för järnvägsändamål.

Fastighetsbildning

Inom planområdet finns ett officialservitut för järnvägsändamål där Norrmalm 5:1, ägare Trafikverket, har rätt till kraftförsörjningen. Jernhusen och Trafikverket avser att skriva en överenskommelse om att anläggningen tas bort och att servitutet kan upphävas. Detta sker genom en fastighetsreglering.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatt (u). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

Genom avstyckning från Östberga 1:3 kan en ny fastighet för teknisk anläggning (el-nätstation) bildas. (Alternativt kan marken ingå i Östberga 1:3 och rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.). Den nya fastighetens avgränsning redovisas på plankartan med grå färg och är betecknad med E.

Servitut

Fastigheterna norr om exploateringsfastigheten Östberga 1:3.

Importhallen 1, Importhallen 2, och Importhallen 3 nyttjar idag en del av Östberga 1:3 för köryta till och från fastigheterna.

Parterna avser upprätta ett avtalsservitut för fortsatt möjlighet att samutnyttja en köryta vid tomtgränsen.

Ekonomiska frågor

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära några ökade kostnader för staden.

Vatten och avlopp**Tekniska frågor**

Teknisk försörjning finns idag i anslutning till fastigheten varför en utbyggnad av teknisk infrastruktur med anledning av den nya byggrätten inte är nödvändig.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det att planen vunnit laga kraft. Detta regleras genom planbestämmelse på plankartan med stöd av PBL 4 kap 21 §.

Martin Edfelt
planchef

Ida Thomasson
stadsplanerare