

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för kv. Allgunnen 5 m.fl. i stadsdelen Årsta, Dp 2015-20742**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>3</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Hur samrådet bedrivits.....	4
<b>Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande.....</b>	<b>4</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	5
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	15
Övriga remissinstanser .....	27
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	32
Övriga, ej sakägare.....	33
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>37</b>
Föreslagna förändringar.....	38

### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra ny bostadsbebyggelse, två förskolor och lokaler för centrumändamål. Bebyggelsen skapar en ny årsring och en ny stadsstruktur kring området vid Bolidenplan i Årsta stadsdel samtidigt som viktiga spridningssamband bevaras. En del av bostadsbebyggelsen är bostäder enligt Stockholmshusprojektet.

Bebyggelsen ska utgöra ett kvalitativt tillskott boendemiljömässigt liksom arkitektoniskt och planen säkerställer att bottenvåningarna längs Johanneshovsvägen får en offentlig karaktär med lokaler och entréer mot gatorna.

Vidare syftar planläggningen att stärka kopplingarna mellan olika utvecklingsområden i söderort såsom Söderstaden och Årstafältet samt förstärka kopplingarna till kringliggande stadsdelar, som Årsta, Enskede gård och Johanneshov.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

Planen syftar också till att bekräfta allmän trafikledstunnel under mark och medger 3d-fastighetsbildning.

Planförslaget sändes ut på samråd 2018-05-09 - 2018-06-20. Under samrådet har 29 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller säkerställande av riksintresse för kommunikationer, buller och naturrelaterade risker samt bebyggelsens struktur, höjd och volym samt förskolegårdarnas storlek.

Stadsmuseet anser att bebyggelse är möjlig på platsen men avstyrker förslaget i sin nuvarande form med avseende på att de stadsplaneideal som format området riskerar att förvanskas genom en bebyggelse som är för hög och för sluten. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att större hänsyn tas till barns utemiljöer, att bebyggelsens omfattning minskas samt att naturmarken bevaras som den är.

En av ingående byggaktörer som även är sakägare inom området har inkommit med synpunkter på planbestämmelser och formuleringar i planhandlingarna.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- förskolan i kv. 26 omarbetas eller flyttas för att möjliggöra en större andel gårdsyta/barn.
- bebyggelsen i anslutning till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (kv. 25 och kv. 21) omarbetas för att ta bättre hänsyn till kulturmiljövärdena i området.

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

- möjligheten att bygga ovan södra länken samt hantering av riksintresset för kommunikationer.
- hantering av dagvatten och översvåmningsrisker
- hantering av buller, stömljud och vibrationer
- kartläggning och hantering av markföroreningar
- placering och utformning av el-nätsstation
- geotekniska och hydrologiska förutsättningar
- bevarande av grönstråk och ekologiska samband
- bebyggelsens gestaltning

Utöver de ovan beskrivna punkterna görs mindre justeringar och kompletteringar i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontoret föreslås att följande synpunkter som framförts under samrådet inte studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

- justering av planbestämmelserna så att intrång under schaktnivå ej medges.
- införande av planbestämmelser för solceller
- generell omarbetning av planstrukturen
- utökande av torgets yta
- sänkning av bebyggelse sydväst om torget för att minska skuggverkan.
- justering av "Mellersta tvärgatan" samt Bolmensvägen.



*Markeringar visar områden där planförslaget kommer förändras eller studeras vidare.*

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bostadsbebyggelse, två förskolor och lokaler för centrumändamål. Bebyggelsen skapar en ny årsring och en ny stadsstruktur kring området vid Bolidenplan i Årsta stadsdel samtidigt som viktiga spridningssamband bevaras.

En del av bostadsbebyggelsen är bostäder enligt Stockholmshusprojektet.

Bebyggelsen ska utgöra ett kvalitativt tillskott boendemiljömässigt liksom arkitektoniskt och planen säkerställer att bottenvåningarna längs Johanneshovsvägen får en offentlig karaktär med lokaler och entréer mot gatorna.

Vidare syftar planläggningen att stärka kopplingarna mellan olika utvecklingsområden i söderort såsom Söderstaden och Årstafältet samt förstärka kopplingarna till kringliggande stadsdelar, såsom Årsta, Enskede gård och Johanneshov. Planen syftar också till att bekräfta allmän trafikledstunnel under mark och medger 3d-fastighetsbildning.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2018-05-09 - 2018-06-20. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Stadsbyggnadskontoret, Tekniska Nämndhuset i FYRKANTEN, Fleminggatan 4, i foajén vid Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Slakhusplan 8a samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Kungörelse enligt PBL 5 kap 4a § om samråd och information om samrådsmöte publicerades i dagstidningarna Dagens Nyheter samt Svenska Dagbladet på 9 maj 2018. Samrådet kungjordes även på stadens digitala anslagstavla samma dag. Ett vykort om samrådet skickades ut till samtliga hushåll i planområdets närhet. Samrådsmötet hölls i foajén vid Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Slakhusplan 8a, den 2018-05-16. Cirka 10 personer närvarade.

### **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. För yttrande i sin helhet hänvisas till stadsbyggnadskontorets handlingar i ärendet för projektet dnr 2015-20 742. Handlingarna finns tillgängliga på Stadsbyggnadsexpeditionen, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4.

## Statliga och regionala myndigheter och förbund

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresse för kommunikationer, väg enligt 3 kap. miljöbalken. För att säkerställa riksintressets funktion anser Länsstyrelsen att förslaget behöver bearbetas så att inga intrång i skyddszonen för Rv 75 Södra länken möjliggörs. Vidare kan Länsstyrelsen med föreslagen utformning av planen inte bedöma om bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till naturrelaterade risker. Planförslaget behöver även kompletteras och tydliggöras avseende buller, elektromagnetisk strålning och markföroreningar.

Södra länken är utpekad som riksintresse för kommunikation, väg enligt 3 kap. 8 § första stycket miljöbalken. Vid planläggning ska ett sådant riksintresse tillgodoses. Bebyggelse planeras ovanpå eller strax intill Södra länkens tunnlar. Omkring tunnarna finns en så kallad skyddszon, vilken är att betrakta som del av tunneln.

Skyddszon utgör det område är ett område kring undermarksanläggning som erfordras som bärande konstruktion för tunneln. Skyddszonen är lokalt anpassad för att säkra tunnelns hållfasthet och täthet. Fysiska ingrepp i skyddszon kan komma ifråga endast om synnerliga samhällsekonomiska skäl föreligger. Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att riksintresset ska beaktas i kommande planprocess där verket påtalar att intrång såsom exempelvis grundläggning för bostadshus eller andra verksamheter i skyddszonen ej kan accepteras. Länsstyrelsen anser därutöver att en riskanalys med tillhörande tekniskt PM behöver upprättas utifrån de arbeten som kan påverka Södra Länkens skyddszon.

Detaljplaneområdet är bullerutsatt från uteluftsintag för Södra länkens fläktar samt gator där trafikbuller förekommer.

Länsstyrelsen anser att det i ett sådant läge är viktigt att kommunen gör en utförlig redovisning av beräknade bullervärden i planbeskrivningen. Staden behöver visa att lägenheterna kan utformas genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot bullerdämpad sida i det fall bullernivåerna kräver detta.

Länsstyrelsen noterar vidare att det inte finns någon planbestämmelse som tar upp bullerfrågan. Enligt Länsstyrelsen behövs det för att säkerställa att bebyggelsen blir lämplig ur ett hälsoperspektiv. Detta är angeläget i områden där uppmätta bullervärden ligger nära, tangerar eller ligger över trafikbullerförordningens riktvärden. Till nästa skede i planprocessen behöver staden därför säkerställa utformningen och placeringen av byggrätten så att gällande förordning följs.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets synpunkt att staden behöver säkerställa att kommande bostäder inte utsätts för vibrationsstörningar med anledning av kombinationen av mark som utgörs av lera och tunga vägtransporter.

Länsstyrelsen anser att bygggrätten för etablering av nätstation är oklar. I det fall nätstation planeras intill eller i samma byggnad som bostäder bör det säkerställas, genom planbestämmelse, att byggnadstekniska åtgärder måste vidtas så att riktvärdet 0,2  $\mu$ T inte överskrids i bostäder.

Länsstyrelsen instämmer stadens bedömning om att en miljöteknisk undersökning behöver genomföras för att klargöra föroreningssituationen inom planområdet. Undersökningen behöver enligt Länsstyrelsen genomföras till nästa planskede. Det behöver också framgå i planbeskrivningen hur en eventuell föroreningssituation ska hanteras så att det inte föreligger någon risk för människors hälsa. Med tanke på den planerade markanvändningen (förskola och bostäder) behöver särskild hänsyn tas till barn, som är känsligare för exponering av föroreningar.

Staden behöver i det fortsatta planarbetet visa hur man avser säkerställa att eventuella föroreningar hindras från att spridas med dagvattnet.

I detaljplanen ska det vara klarlagt om markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter. Eventuella restriktioner ska regleras på plankartan. Staden behöver komplettera planbeskrivningen med en bedömning i vilken det tydligt ska framgå huruvida marken är lämplig för föreslagen bebyggelse. De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida blötare och varmare klimat vilket är något som staden behöver ta hänsyn till. En del av det aktuella området pekas ut som aktsamhetsområden; de områden där det finns förutsättningar för att skred i finjord kan ske.

Länsstyrelsen konstaterar att staden med föreslagna åtgärder för att minska risken för påverkan vid ett större regn på ett bra sätt hanterat översvämningssituationen för planerad bebyggelse inom planområdet. Dock behöver staden till nästa skede säkerställa åtgärderna (avskärande dike, höjdsättning, nödvändig dimensionering, mm) med planbestämmelser. Beräkningar av flöden vid ett 100-årsregn visar att befintliga lågpunkter på Johanneshovsvägen behöver avlastas genom att anlägga översvämningssytor uppströms inom området för etapp 3. Länsstyrelsen efterfrågar dock en mer

detaljerad beräkning av flödena vid ett 100-årsregn, vilken även bör inbegripa en klimatkfaktor på 1,25.

Staden behöver till nästa skede i planprocessen förtydliga vad som händer med vattnet när lågpunkterna på Johanneshovsvägen svämmar över samt visa att den bebyggelse som möjliggörs inom aktuellt planområde inte ökar översvämningensrisken för redan befintlig bebyggelse.

Länsstyrelsen anser att en hydrogeologisk utredning behöver utföras för att ta fram bättre information om grundvattenförhållandena inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkt om att intrång i skyddszonen för Södra Länken endast kan komma ifråga om synnerliga samhällsekonomiska skäl föreligger men gör en annan bedömning än Länsstyrelsen i fråga om att intrång inte kan accepteras.*

*Södra länkens tunnlar ligger med mellan 8-22 meter bergteckning under planerad bebyggelse. Staden har tagit fram rapporten "Bergmekanisk beräkning resultat- analys av påverkan på södra länken från planerade husbyggnationer" med tillhörande 3D-dimensionering för bergets hållfasthet. Underlaget visar att planerade byggnader och grundläggning har liten och i praktiken försumbar inverkan på bergmassan och befintliga tunnlar. Underlaget och resultaten har inför samråd redovisats och översänts till Trafikverket. Dialog mellan Stockholms stad och Trafikverket har förts under planarbetet.*

*Stockholms stad och Trafikverket har som mål att komma överens gällande hanteringen av skyddszonen för Södra länken innan detaljplanegranskningsskedet så att relevanta avtal kan upprättas. Kontoret har efterfrågat Trafikverkets synpunkter på de tekniska utredningarna som gjorts men inte fått detta.*

*Enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) 2 kap. 2 § ska planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Lag (2014:862).*

Kontoret gör bedömningen om att planförslaget även uppfyller kraven i PBL 2 kap 3§ om att planläggning med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska främja bland annat en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder och bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

I avvägningen mellan de allmänna intressen som anges i PBL bedömer Stadsbyggnadskontoret att intresset för bostadsförsörjning väger tungt. Genom planförslaget kan det enskilda samt det allmänna intresset om bostadsbyggande och bostadsförsörjning tillgodoses i ett centralt läge med god kollektivtrafikförsörjning samtidigt som riksintresset för kommunikationer säkerställs. Planen säkerställer utrymme för trafikledstunneln genom användningsbestämmelse genomfart och möjlighet till 3d-fastighetsbildning. Genom servitut möjliggörs samutnyttjande av mark mellan de enskilda och allmänna ändamålen. Genom bestämmelser om utförande av ovanliggande bebyggelse säkerställs ytterligare att riksintresset inte påverkas negativt.

Därtill kommer alla markåtgärder och byggnader att utföras, grundläggas och uppföras enligt PBL:s krav. Genom den prövning som sker enligt 10. kap. PBL tillsammans med byggherreansvaret enligt 10. kap. 5§ säkras de tekniska egenskapskraven såsom bärförmåga, stadga och beständighet som erfordras vid genomförandet av planen. Därutöver gäller Jordabalkens och Miljöbalkens regelverk vid genomförandet. Dessa lagar säkerställer att alla nödvändiga markåtgärder utförs i genomförandeskedet genom lovprövning, tekniska samråd och start- samt slutbesked. Genom att införa bestämmelser som reglerar hur grundläggning ovan Södra länken får ske säkerställs att plan- och bygglagens 8 kap 4 § om att byggnadsverk ska uppfylla de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om en rad punkter, bland annat bärförmåga, stadga och beständighet.

Kontoret bedömer att det utifrån hittills framtaget material kan påvisas att riksintresset inte påtagligt skadas vid ett genomförande av planen och att planförslaget är utformat så att miljöbalkens bestämmelser om riksintressen uppfylls. Sammanfattningsvis bedömer stadsbyggnadskontoret att de allmänna och enskilda intressen som föreslagen byggrätt avser tillgodoses beträffande bostadsförsörjning, god infrastruktur etc. väger väsentligt tyngre än Trafikverkets intresse och ståndpunkt att inga som helst (och från tekniskt perspektiv i planunderlaget konstaterat försumbara)



*ingrepp får ske inom den aktuella skyddszonen. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att förslaget ej behöver justeras men är öppen för att göra eventuella revideringar om synpunkter kring de tekniska aspekterna framkommer.*

*Stockholm stad ser över och gör relevanta revideringar i studier kopplade till riskanalys med tillhörande tekniskt PM inför granskningen samt kommer bilägga utredningarna till granskningshandlingarna. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivelse om att riksintresset inte bedöms påverkas negativt av planerad bebyggelse.*

*I granskningsskedet görs nödvändiga kompletteringar gällande översvämningsrisker. Staden arbetar för närvarande med, att utifrån en skyfallsmodellering, ta fram förslag på ytor för att hantera 100-årsregn med klimatfaktor. Sannolikt kommer det behövas ytor för den hanteringen inom planområdet i form av nedsänkta ytor och avskärmande dike. Syftet med arbetet är att säkerställa att ett 100-årsregn med klimatfaktor inte kommer att skada den planerade bebyggelsen och att framkomligheten för räddningstjänsten säkerställs. I granskningshandlingar av detaljplanen kommer det tydligare att redovisas var och hur hantering av 100-årsregnet kommer att ske och relevant reglering införs.*

*Utformningen av bebyggelsen ses över så att gällande bullerförordning följs. Även vibrations- och stomljudsstörningar studeras i granskningsskedet. Relevant reglering införs på plankartan.*

*Placering och ev. byggnadstekniska åtgärder nödvändiga för att möjliggöra planerad nätstation ses över till granskningsskedet.*

*En miljöteknisk markundersökning som säkerställer markens lämplighet för ändamålet med hänsyn till förorenad mark tas fram till granskningsskedet. Gällande de geotekniska aspekter tas till granskningsskedet fram ett nödvändigt underlag som intygar att marken är lämplig för den tänkta bebyggelsen.*

*En hydrogeologisk utredning tas fram i granskningsskedet.*

**Storstockholms lokaltrafik (SL)**

Trafikförvaltningen upplyser om att trafikförvaltningen tillsammans med Stockholms stad i ett tidigt skede har studerat sträckningen för busstomlinje M i detta område. En utredning om den framtida

sträckningen av stomlinje M påbörjas inom kort och utförs av trafikförvaltningen.

Det är viktigt att hänsyn tas till trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna. Trafikförvaltningens väderskyddsgrupp behöver också kontaktas i de fall flytt av väderskydd ska ske.

De in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik. Då Johanneshovsvägen planeras som en stadsgata med långsgående parkering så kan även det försvåra för framkomligheten för busstrafiken. Trafikförvaltningen önskar att angöring studeras vidare för att därmed möjligen kunna placera parkeringsplatser på angränsande gator där buss ej trafikerar.

Trafikförvaltningen vill lyfta fram tvärbanan som ett bra resval när tunnelbanan vid Globen försvinner. Trafikförvaltningen ser gärna att planbeskrivningen redogör för hur gångvägar till Gullmarsplan, som kommer bli den närmaste tunnelbanestationen för planområdet, ser ut.

Trafikförvaltningen upplyser om att det för busstrafik ofta är lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats.

Trafikförvaltningen upplyser om att det finns en risk för stomljud för den nya bebyggelsen vilket bör utredas av staden. Planbeskrivningen bör uppdateras med detta.

Då tvärbanan befinner sig i närheten utav planområdet bedömer trafikförvaltningen att avtal behöver upprättas mellan trafikförvaltningen och staden samt exploatören. Detta bör ske innan planen är antagen.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**  
*Stockholms stad kontaktar Trafikförvaltningen för fortsatt dialog kring lutningar, gatubredder, utformning av hållplatser samt ev. flytt av väderskydd när nya hållplatser projekteras.*

*Möjlighet till angöring längs Johanneshovsvägen är nödvändig för tillkommande bebyggelse. Staden kommer att beakta framkomlighet*

*för busstrafik längs Johanneshovsvägen i fortsatt planering och projektering av gatan. Parkering möjliggörs även på anslutande gator.*

*Planbeskrivning och bullerutredning kompletteras med information gällande lågfrekvent buller samt stomljud. Plankartan kompletteras med planbestämmelse om stomljuds-nivån vid tågpassage. Staden använder formuleringen som föreslås av de centrala myndigheterna i nationella bullersamordningen, dvs. 35 dBA maximalnivå FAST som riktvärde för stomljud.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar övriga upplysningar från Trafikförvaltningen, fortsätter föra dialog med förvaltningen och tar hänsyn till dess upplysningar i det fortsatta planarbetet.*

*Staden genom exploateringskontoret tar kontakt med Trafikförvaltningen kring upprättande av ev. avtal kopplade till genomförandet av planen.*

Storstockholms Brandförsvär

Utifrån riskidentifieringen som gjordes under behovsbedömningen för ärendet fann SSBF att riskkällorna Södra länken samt Tvärbanan i närheten till aktuellt planområde bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer.

SSBF kan konstatera att det tagits fram en riskbedömning inom ramen för planarbetet. Tvärbanan bedöms utifrån planbeskrivningen inte beröra aktuellt planområden, utan istället beröra området Dp Bolindentriangeln där separat yttrande lämnats.

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas.

Om räddningstjänstens stegutrustning ska nyttjas vid alternativ utrymning så bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör gatutrådets placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt.

SSBF anser att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter

från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Framkomligheten för SSBFs räddningsfordon beaktas i det fortsatta planarbetet och projektering av allmänna gator.*

*Brandpostförsörjningen i området studeras vidare och förstärks i kommande projektering.*

Trafikverket

Planerade förehavanden inom aktuell detaljplan är belägna ovanpå eller strax intill Södra länkens tunnlar. Omkring tunnelarna finns en så kallad skyddszon, vilken är att betrakta som del av tunneln.

Skyddszon är ett område kring undermarksanläggning som erfordras som bärande konstruktion för tunneln och där ingrepp ej får göras. Utanför skyddszon finns ett riskområde som vid ingrepp kan påverka skyddszonen och tunneln. Trafikverket vill tydligt upplysa om att inga som helst intrång i Rv 75, Södra länkens skyddszon accepteras. Detta gäller alla typer av fysiska intrång såsom exempelvis grundläggning för bostadshus eller andra verksamheter. Skyddszonen är att betrakta som vägområde och ska fullt ut fredas från fysiska intrång. Med bakgrund i föregående, anser Trafikverket att planbestämmelserna i plankartan för föreliggande detaljplan ska anpassas efter detta, och därvidlag säkerställa att intrång i skyddszonen ej sker.

För genomförande av sprängningsarbeten inom 100 meter från Trafikverkets anläggningar för Södra länken, krävs att riskanalys framtas. Riskanalys ska bland annat redovisa hur arbeten avses utföras, maximalt tillåten samverkande laddning samt redovisa eventuella skydds- och förstärkningsarbeten för att säkerställa att ingen påverkan sker på Trafikverkets anläggning.

Arbeten inom 20 meter från Trafikverkets anläggning, kräver framtagande av bergmekaniskt PM som utförligt klargör hur arbetet ska utföras utan någon negativ påverkan på riksintresset Rv 75, Södra länken.

Trafikverket upplyser om att området ligger inom Södra länkens kontrollområde för vattendom. Trafikverket för grundvattensituationen i området, och rapporterar till Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet. Stockholms stad behöver utreda vidare vilken påverkan en eventuell bostadsexploatering får för

grundvattennivåerna och Rv 75, Södra länkens tunnlar. Trafikverket har peglar, grundvattenrör och infiltration i området.

Trafikverket anser att riktvärdena som finns för förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, ska följas vid planering av ny bebyggelse.

Installationer med luftintag till/från RV 75, Södra länken kan medföra buller och kan inräknas som externt industribuller. Trafikverket anser att Boverket och Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller ska uppfyllas runt bullerkällor av denna typ, vilka kan betraktas som fasta bulleralstrande anläggningar. Genom att planera bostäder intill fasta bulleralstrande anläggningar tar också Stockholms stad på sig ansvar att tillse att nämnda bostäder klarar samtliga krav som finns i Boverket och Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller. Föreslagna bostäder i detaljplan ska också klara riktvärdena för stomljud. Vidare är Trafikverket av uppfattningen att bebyggelsen måste klara riktlinjerna för vibrationer; riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS gäller vid nybyggnad av bostäder.

Föreliggande detaljplan innehåller byggnader över 20 meter och är belägen inom MSA yta för riksintresseflygplatserna Stockholm Bromma och Stockholm Arlanda. Med anledning av detta ska detaljplaneförslaget remitteras både LFV samt Swedavia.

För exploatering intill skyddszon för väg 75, Södra länken krävs att avtal upprättas mellan Trafikverket och Stockholms stad. Avtal ska vara undertecknade innan en eventuell detaljplan antas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Södra länkens tunnlar ligger med mellan 8-22 meter bergteckning under planerad bebyggelse. Staden har tagit fram rapporten "Bergmekanisk beräkning resultat- analys av påverkan på södra länken från planerade husbyggnationer" med tillhörande 3D-dimensionering för bergets hållfasthet. Underlaget visar att planerade byggnader och grundläggning har liten och i praktiken försumbar inverkan på bergmassan och befintliga tunnlar. Underlaget och resultaten har inför samråd redovisats och översänts till Trafikverket. Dialog mellan Stockholms stad och Trafikverket har förts under planarbetet.*

*Stockholms stad och Trafikverket har som mål att komma överens gällande hanteringen av skyddszonen för Södra länken innan detaljplanegranskningsskedet så att relevanta avtal kan upprättas.*

Kontoret har efterfrågat Trafikverkets synpunkter på de tekniska utredningarna som gjorts men inte fått detta.

*Enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) 2 kap. 2 § ska planläggning och prövningen i ärenden om lov eller förhandsbesked enligt denna lag syfta till att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden i 3 kap. och 4 kap. 1-8 §§ miljöbalken ska tillämpas. Lag (2014:862).*

Kontoret gör bedömningen om att planförslaget även uppfyller kraven i PBL 2 kap 3§ om att planläggning med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska främja bland annat en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder och bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

*I avvägningen mellan de allmänna intressen som anges i PBL bedömer Stadsbyggnadskontoret att intresset för bostadsförsörjning väger tungt. Genom planförslaget kan det enskilda samt det allmänna intresset om bostadsbyggande och bostadsförsörjning tillgodoses i ett centralt läge med god kollektivtrafikförsörjning samtidigt som riksintresset för kommunikationer säkerställs. Planen säkerställer utrymme för trafikledstunneln genom användningsbestämmelse genomfart och möjlighet till 3d-fastighetsbildning. Genom servitut möjliggörs samutnyttjande av mark mellan de enskilda och allmänna ändamålen. Genom bestämmelser om utförande av ovanliggande bebyggelse säkerställs ytterligare att riksintresset inte påverkas negativt.*

Därtill kommer alla markåtgärder och byggnader att utföras, grundläggas och uppföras enligt PBL:s krav. Genom den prövning som sker enligt 10. kap. PBL tillsammans med byggherreansvaret enligt 10. kap. 5§ säkras de tekniska egenskapskraven såsom bärförmåga, stadga och beständighet som erfordras vid genomförandet av planen. Därutöver gäller Jordabalkens och Miljöbalkens regelverk vid genomförandet. Dessa lagar säkerställer att alla nödvändiga markåtgärder utförs i genomförandeskedet genom lovprövning, tekniska samråd och start- samt slutbesked. Genom att införa bestämmelser som reglerar hur grundläggning ovan Södra länken får ske säkerställs att plan- och bygglagens 8 kap 4 § om att byggnadsverk ska uppfylla de tekniska egenskaper

som är väsentliga i fråga om en rad punkter, bland annat bärformåga, stadga och beständighet.

Kontoret bedömer att det utifrån hittills framtaget material kan påvisas att riksintresset inte påtagligt skadas vid ett genomförande av planen och att planförslaget är utformat så att miljöbalkens bestämmelser om riksintressen uppfylls. Sammanfattningsvis bedömer stadsbyggnadskontoret att de allmänna och enskilda intressen som föreslagen byggrätt avser tillgodose beträffande bostadsförsörjning, god infrastruktur etc. väger väsentligt tyngre än Trafikverkets intresse och ståndpunkt att inga som helst (och från tekniskt perspektiv i planunderlaget konstaterat försumbara) ingrepp får ske inom den aktuella skyddszonen. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att förslaget ej behöver justeras men är öppen för att göra eventuella revideringar om synpunkter kring de tekniska aspekterna framkommer.

I bergmekaniskt PM förtydligas hur arbetet ska utföras utan någon negativ påverkan på riksintresset Rv 75, Södra länken. Staden utreder även vilken påverkan en eventuell bostadsexploatering får för grundvattennivåerna och Rv 75, Södra länkens tunnlar.

Den planerade bebyggelsen kommer att klara riktvärden gällande trafikbuller samt industribuller.

Planbeskrivning och bullerutredning kompletteras med information gällande stomljud och vibrationer. Plankartan kompletteras med planbestämmelse om högsta tillåtna stomljuds- och vibrationsnivåer. Staden använder formuleringen som föreslås av de centrala myndigheterna i nationella bullersamordningen, dvs. 35 dBA maximalnivå FAST som riktvärde för stomljud.

Avtal mellan Stockholms stad och Trafikverket kommer att tecknas innan detaljplanen antas.

Kontoret har givit både LFV och Swedavia möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten önskar att planbeskrivningen kompletteras med planbestämmelserna t1 och t2 och förklarande text samt att figur om marköverföringar blir tydligare.

Lantmäteriet undrar om placeringsbestämmelse (p) avser 2D el. 3D-gräns samt om bestämmelsen avses gälla även inom kvarteren eller endast mot gata.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Planbeskrivning revideras enligt Lantmäterimyndighetens synpunkter.*

*Plankartan revideras så att placering förtydligas. Bestämmelsen avser 2D-fastighetsgränser samt bebyggelsens placering mot omgivande gata.*

#### Stadsdelsnämnden

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att området runt Bolidenplan förtätas med nya bostäder och att den nya bebyggelsen får blandade funktioner och ett integrerat gatunät som främjar hållbara färdmedel. Förvaltningen vill dock uttrycka farhåga över att den exploatering som planeras i Årstastråket etapp 3 samt inom Slakthusområdet kommer att sätta högt tryck på offentliga ytor och platser i närområdet. Förvaltningen bedömer att medel för underhåll måste öka och att stadsbyggnadskontoret tillsammans med exploateringskontoret ser över möjligheterna att tillskapa fler gröna ytor i den yttre miljön för vistelse och lek. Förvaltningen har, utifrån förskolegårdens storlek och utformning, synpunkter på utemiljön för förskolan som planeras inom kvarter 26 i planförslaget.

Förvaltningen bedömer att föreslagen bebyggelse kan skapa tryggare stadsrum genom att befolka Johanneshovsvägen, Skagersvägen och Bolmensvägen. Förvaltningen tror att lokaler, i form av kommersiella verksamheter, i bottenvåningen hjälper till att få ögon på gatorna och på så sätt öka tryggheten men anser att även gemensamhetsanläggningar och dylikt inom bostadsprojekten kan fylla en sådan funktion givet att de ligger ut mot gatan med uppglasad fasad.

Förvaltningen vill uppmärksamma att den parkväg som planeras i planområdets östra del slutar i en förskolegård och därför inte kan betraktas som ett genomgående allmänt stråk.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Alternativa placeringar av förskolan i kv.26 ses över under granskningen. Även möjligheten att tillskapa fler ytor för vistelse och lek studeras.*



*Planbeskrivningen justeras så att de allmänna stråken inom planområdet framgår.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten kring ökat medel för underhåll samt konstaterar att kontoret ej har rådighet över andra förvaltningars budget.*

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är, i en sammanvägd bedömning, positiv till detaljplanen och tillstyrker denna. Angelägna frågor i det fortsatta arbetet är de om buller och vibrationer samt om ekosystemtjänster.

För en sammantagen bild över ljudmiljön för kommande bostäder i förhållande till gällande regelverk, bör bullerutredningen för vägtrafik kompletteras med en redovisning av hur lägenheterna i projektet påverkas av trafikbuller. Eventuella tekniska anordningar för att nå dessa nivåer bör dessutom redovisas.

Bedömda trafikflöden ger grunden för bullerutredningen och i förlängningen värderingen av hälsokonsekvenserna. Miljö- och hälsoskyddsnämnden saknar bilaga 2 till rapporten "Gaturum och trafiknät i Etapp 3, Bolidenplan", där analys och underlag till trafikflöden anges, i samrådsmaterialet. Att underlaget för bedömning av vilka framtida motorfordonstrafikflödens om kommer att råda är väl underbyggt är viktigt och att inga tveksamheter råder.

Detta mot bakgrund av att en tidigare genomförd analys och prognos för Johanneshovsvägen år 2030, avviker betydligt från den som planbeskrivningen redovisar. Det är bedömningen i detaljplanen för Västända 1 m fl (Dp 2007- 3 6738- 54) som vann laga kraft i slutet av 2013 och där trafikflödena för Johanneshovsvägen år 2030 anges till 27 000 fordon. Motsvarande i planförslaget är 15 000 fordon. Nämnden saknar en förklaring till dessa skillnader och önskar en bättre redovisning av den bedömning som görs av kommande trafikflöden.

Nämnden saknar en bedömning i planförslaget över risken för vibrationer från väg trafik till kommande bostäder. Kombinationen av mark som delvis utgörs av lera och tunga vägtransporter på Johanneshovsvägen över hela dygnet innebär risk för vibrationsstörningar till kommande bostäder.

Nämnden anser att staket ett till den planerade förskolan på bergsskäringens kant mellan Bolmensvägen och förskolegården i kvarter 26, bör utformas som ett bullerskyddande staket. En sådan åtgärd bör skapa större ytor på förskolegården med en lämplig ljudnivå för att bedriva lek, rekreation och pedagogisk verksamhet (cirka 50 dBA ekvivalentnivå dagvärde).

Miljö - och hälsoskyddsnämnden anser det möjligt att inom planområdet både bygga bostäder och samtidigt bevara och även utveckla ekosystemtjänster. Miljö – och hälsoskyddsnämnden ser en risk i att Årtaskogens naturreservat påverkas negativt genom att de ekologiska spridningssambanden för barr- och lövskog försvagas söderifrån via hela området för Årstastråket 3. Nämnden anser det sålunda positivt att planförslaget anger flera grönkompensationsåtgärder för de intrång som görs i naturmark. Samordning bör i det sammanhanget ske med övriga tre pågående planprojekt invid Bolidenplan (Årstastråket 3), där bl.a. kompletterande trädvegetation kan behöva tillföras ekologiskt strategiska platser/områden mellan planområdet och Årtaskogen.

Nämnden föreslår att det formuleras planbestämmelser som förenklar installation av tekniska anläggningar för solenergi.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Planbeskrivningen kompletteras med förslag på lägenhetsutformningar som visar att bullerförordningen kan uppnås.*

*Planbeskrivning och bullerutredning kompletteras med information gällande stomljud och vibrationer. Plankartan kompletteras med planbestämmelse om högsta tillåtna stomljuds- och vibrationsnivåer.*

*Nytt läge utreds för förskolan i kv. 26. I det fall skolan hamnar i ett bullerstört läge kommer åtgärder för att minska bullret studeras vidare inom ramen för planarbetet och ev. reglering införs på plankartan.*

*Planhandlingarna kompletteras med bilaga 2 till rapporten "Gaturum och trafiknät i Etapp 3, Bolidenplan".*

*Anledningen till den lägre prognostiserade siffran för trafikflöden som används som planunderlag är att förutsättningarna förändrat sedan tidigare etapper inom Årstastråket. I och med att stadens mål för bostadsbyggande sattes till 140 000 bostäder fram till år 2030*

*har stadens trafikplanering blivit mer målstyrd. Framkomlighetsstrategin har fått en större roll och påverkar hur prognoser tas fram och hur staden jobbar med trafikåtgärder. Andel cykeltrafik, som enligt målsättning ska uppgå till 15 % år 2030, införandet av parkeringsavgifter i ytterstaden samt höjda parkeringsavgifter är resultat av målstyrningen och har använts som indata i prognosen. Även begränsningar och flaskhalsar i trafiknätet ger ett lägre trafikflöde än i prognoser genomförda för tidigare etapper. Även tidigare översiktsplans utpekande av området som aktuellt för en utvidgning av innerstaden, med tätare bebyggelse som genererar mindre andel biltrafik, har påverkat vilka trafikflöden som redovisas i prognoserna.*

*I granskningsskedet sker samordning mellan övriga pågående projekt i området så att relevanta spridningssamband och ekosystemtjänster kan utvecklas.*

*En miljöteknisk markundersökning som hanterar problematiken med förorenad mark tas fram till granskningsskedet. Gällande de geotekniska aspekter tas till granskningsskedet fram ett nödvändigt underlag som intygar att marken är lämplig för den tänkta bebyggelsen. En hydrogeologisk utredning tas fram i granskningsskedet.*

*Både solceller och solfångare är, under förutsättning att de följer vissa krav, lovbeprövade enligt plan- och bygglagen, PBL, därmed kommer inte plankartan kompletteras med planbestämmelser kring dessa.*

#### Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på att bostäder byggs i kollektivtrafikhöga lägen som uppmuntrar till hållbart resande samtidigt som den upplevda tryggheten hos människorna som rör sig i området kan komma att höjas av den planerade funktionsblandningen.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att "Mellersta Tvärgatan" i föreslagna plankarta får ett naturligt möte med Bolidentriangeln, dvs ingen förskjutning. I planbeskrivningen föreslås en slutsektion för Johanneshovsvägen som kan komma att justeras då en översyn för närvarande av trafikkontoret tillsammans med exploaterings- och stadsbyggnadskontoren. Det kan komma att påverka såväl slutsektion, etapplösning, cirkulationsplats som anslutande tvärgator till Johanneshovsvägen.

Trafikkontoret önskar att Bolmensvägen förläggs i rak linje från "Västra Tvärgatan" till Skagersvägen, dvs en flytt mot nordväst av

Bolmensvägen på sträckan mellan "Östra Tvärgatan" och Skagersvägen jämfört med planförslaget. Detta för att få en bättre linjeföring och ett längre korsningsavstånd från den vältrafikerade cirkulationsplatsen.

Trafikkontoret önskar en konsekvensbedömning där risk för eventuella stomljud från Södra länken utreds för att säkerställa att olägenheter inte uppstår.

Trafikkontoret ställer sig mycket kritiska till att gångstråk leds över rondellen med anledning av trafiksäkerhet- och framkomlighetsskäl.

Föreslagen sektion för exempelvis "Mellersta Tvärgatan" illustreras en gångbanebredd som vetter mot kvarter 22 om 1,5 meter. Det är angeläget att en minsta gångbanebredd om minst 2,5 meter uppfylls utifrån bland annat driftsynpunkt.

På Johanneshovsvägens södra sida närmast Bolidentriangeln behövs en cykelbana för att trafiksystemet för cykel ska fungera som helhet i söderort samt fungera som komplement till den dubbelriktade cykelbanan på Johanneshovsvägens norra sida. Detta med anledning av att Johanneshovsvägen är ett utpekat pendlingsstråk i cykelplanen samt att det även finns målpunkter längs med den södra sidan.

Parkeringsstalet för cykel om 3 cyklar/1 00 kvm BTA ser kontoret som positivt med önskemål om förtydligande för vilka parkeringsstalet gäller då det planeras för såväl bostäder som handel. Trafikkontoret anser att det är viktigt att även beakta parkeringsmöjligheterna för cyklar och barnvagnar vid förskolor.

Trafikkontoret upplyser om att relevanta avtal behöver tecknas mellan staden och byggaktören för att parkeringsbehovet för kvarter 21 ska kunna lösas i det gemensamma parkeringsgaraget i detaljplanen för Konstgutarvägen.

Kontoret upplyser om att användningen av gatumark kan komma att ändras i framtiden, vilket tydliggör vikten av att parkeringsbehovet löses på kvartermark. För kvarter 22, 23, 24 och 25 planeras parkering i garage. Trafikkontoret önskar att lägena för in- och utfarter till garagen samordnas i möjligast mån med anslutning till lokalgatorna och inte till Johanneshovsvägen som ingår i det primära vägnätet. Förslagsvis kan ett utfartsförbud mot Johanneshovsvägen vara aktuellt.

Planen innebär omfattande intrång i Grynkvarnsparken längs

Johanneshovsvägen, varför kontoret önskar fortsatt dialog kring grönkompensation.

Redovisning av parkmark som gränsar till Bolmensvägen är tydlig men kontoret önskar veta vad som händer på parkmarken bakom lamellen och vilka intentioner som finns för detta parkrum.

Trafikkontoret upplyser om att erforderliga avtal behöver tecknas mellan staden och byggaktörerna för att säkerställa den tänkta avfallshanteringen genom sopsugssystem.

Under rubriken tillgänglighet i planbeskrivningen framgår följande "Planområdet är relativt plant men stiger från Johanneshovsvägen och norrut. Höjdskillnaden mellan Johanneshovsvägen uppgår som högst till cirka 15 meter." Kontoret önskar mer information om hur tillgänglighetsmålen enligt BFS 2011:5 uppnås.

Trafikkontoret anser att det är viktigt att plankartan inte är mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Trafikkontoret föreslår att illustrationslinjerna på gatumark tas bort.

Då det planeras för en grundskola och flertalet förskolor i både det aktuella planområdet och i intilliggande planområden är det viktigt att trafiksäkerhets- och trygghetshöjande åtgärder genomsyrar samtliga planområden enligt Plan för säkra och trygga skolvägar. Trafikkontoret önskar delta i den fortsatta processen med detaljutformning av dessa åtgärder.

Kontoret ser positivt på att samtliga bostadsbyggande aktörer kommer att erbjuda mobilitetsåtgärder, i synnerhet cykel- och kollektivtrafiksfrämjande åtgärder. Vid de platser cykelparkering föreslås inomhus, är det viktigt att entréer, dörrar och hissar med mera anpassas därefter.

Cykelparkeringar ska vara belägna nära entréer, ha tak och erbjuda möjlighet till ramlåsning. Utrymmen för eventuella lådcyklar och lånecyklar bör finnas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Mellersta Tvärgatan är förskjuten till Johanneshovsvägen i förhållande till anslutande gata i Bolidentriangeln. Ur trafikperspektiv bedöms detta inte få någon stor påverkan för motorfordonstrafiken då gångfartsområdet enkelriktas och bara högersväng är tillåten mot Johanneshovsvägen. För gång- och*

*cykeltrafik bedöms påverkan av förskjutningen som liten. Någon justering av gatan görs inte.*

*Bolmensvägens förskjutning i korsningen med Östra Tvärgatan kommer ses över i det fortsatta planarbetet. Körspår visar att två personbilar kan mötas i den förskjutna korsningen, 12 m lastbil klarar av korsningen enligt körspårsanalys. Avståndet mellan övergångsstället till cirkulationsplatsen och Bolmensvägen mäts till 35 m och bedöms som tillräckligt.*

*Bullerutredning uppdateras med en konsekvensbeskrivning av eventuella stomljud från Södra länken.*

*Gångstråken över cirkulationsplatsen tas bort.*

*Mellersta Tvärgatan kommer i första hand att studeras som en gångfartsgata enligt riktlinjer för gångfartsområden i andra hand som traditionell gata därmed bedöms gångbanebreddens om 1,5 meter befogad. Gatuutformning kommer ses över i fortsatt projektering.*

*Planområdet omfattar inte den södra delen av Johanneshovsvägen. Gatuutformningen för aktuell sträcka ses dock över tillsammans med Trafikkontoret med avsikt att möjliggöra cykelbana även på södra sidan.*

*Inga garageutfarter planeras mot Johanneshovsvägen, plankartan kompletteras med utfartsförbud mot Johanneshovsvägen.*

*Planbeskrivningen uppdateras med ett förtydligande om för vilka användningar cykeltalen avser samt hur tillgänglighetsmålen uppnås samt ett tydliggörande kring hur ytan bakom lamellerna vid Bolmensvägen avses användas.*

*Fortsatt diskussion kring grönkompensationsåtgärder kommer att genomföras inom ramen för exploateringsprojektet.*

*Stadsbyggnadskontoret framför kommentar om erforderliga avtal till exploateringskontoret.*

*Illustrationslinjerna på gatumark tas bort i plankartan.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar övriga synpunkter.*

#### Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet anser i princip att ny bebyggelse är möjlig på den föreslagna platsen, men avstyrker förslaget i sin nuvarande form.

Museet bedömer att underlagsmaterialet inte är tillräckligt för att fullt ut kunna ta ställning till konsekvenserna för områdets kulturhistoriska värden. I synnerhet saknar stadsmuseet illustrationer i form av sektioner, siktlinjer och vyer, som åskådliggör nybebyggelsens förhållande till landskap och äldre bebyggelse.

Föreslagen nybebyggelse är för hög och sluten med hänsyn till befintlig bebyggelse och topografi. Nya hus blir betydligt högre än bergskant med hållmarker, sannolikt även högre än trädtoppar. Trots bebyggelsens inslag av släpp suddas upplevelsen av 1940-talets medvetna landskapsbild ut. Förslaget bör omstuderas med sänkta hushöjder, en tydligare trappning och med en struktur som bättre överensstämmer med befintligt planmönster.

Maxhöjden i kvarter 21 bör sänkas i enlighet med kulturmiljöanalysens rekommendationer. En liknande bedömning görs när det gäller mötet nya hus- befintliga i kvarter 25.

I kvarter 22 ifrågasätter stadsmuseet den generella lämpligheten att uppföra s.k. stockholmshus i 6 våningar , med hänvisning till att detta negativt påverkar byggnadstypens medvetna gestaltning och proportioner, vilka utgår från en höjd om tre våningar.

Stadsmuseet har ingen erinran mot föreslagen rivning av befintlig bebyggelse i kv. Allgunnen, inte heller mot de föreslagna förändringarna av parklandskapet vid Johanneshovsvägen. Stadsmuseet ser positivt på att grön krans kring höjden bevaras, med kopplingar till Slätbaksvägen och i viss mån till Skagersvägen. Valet av hustypen lamellhus norr om Bolmensvägen är positivt för områdets sammanhållna stadsbild, liksom inslaget av förgårdsmark mot gatorna här och vid Skagersvägen

Inga registrerade fornlämningar finns inom planområdet, men kan finnas bevarade under mark, och skall om de påträffas meddelas Länsstyrelsen som fattar beslut om eventuell undersökning. Göta Landsväg har gått nära eller igenom området, troligen vid nuvarande Lindetorpsvägen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar stadsmuseets synpunkter.*

*Planhandlingarna kompletteras med illustrationer i form av sektioner, siktlinjer och vyer så att förslagets konsekvenser tydliggörs.*

*Planförslagets våningshöjder, volymhantering och planstruktur har satts utifrån planförslagets mål och syfte. Ett av målen med planläggning av området är att bidra till att en ny årsring och skapa en ny stadsstruktur kring området vid Bolidenplan. Detta uppnås tillsammans med övriga projekt i Årstastråkets tredje etapp där förtätning också föreslås.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att en generell omarbetning av förslaget, med en annorlunda planstruktur inte är aktuellt. Däremot kommer de kvarter som ligger alldeles i närheten av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ses över med avseende på höjder, volym och gestaltning under granskningen.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar övriga synpunkter.*

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om vidarebearbetning av byggnadernas gestaltning, sänkning av byggnadshöjder, behov av ökade friytor vid förskolorna samt bevarande av karaktärsträd inom planområdet.

Skönhetsrådet ställer sig positivt till grundplanen då den inte bara utgör ett tillskott av nya byggnader utan även stråk som möjliggör rörelser på olika sätt. Även de planerade verksamheterna i bottenvåningarna skapar möjligheter för området att bli en levande stadsdel.

Skönhetsrådet anser att Stockholmshusen, som ritats för 4 våningar, tappar sina proportioner och överskrider gränsen för vad en typologi tål när de tillåts jäsa upp till 6 eller 7 våningar. Resultatet blir inte den stad i ögonhöjd som stadsbyggnadskontoret säger sig eftersträva. Vad gäller husens möte med den befintliga bebyggelsen, bör detta studeras vidare såväl vid Skagersvägen som mot den grönklassade bebyggelsen vid Bolmensvägen och Möckelvägen. I det senare fallet blir kontrasten mellan ny och befintlig bebyggelse närmast brutal. Här önskar rådet se en stiligare övergång. Sammanfattningsvis behöver höjder och även färgschema diskuteras vidare och sättas i relation till den planerade bebyggelsen i Bolidentriangeln och längs Bolidenvägen.



I de två förskolor som planeras, ges den ena 10 och den andra 18 kvm friyta per barn, något som rådet ställer sig frågande till. Rådet konstaterar att detta ligger långt från Boverkets norm om 40 kvm friyta per barn. Rådet föreslår att man i detta fall antingen bygger ett mindre hus med mindre förskola, eller flyttar på husen för att få en större gård.

I förslaget kommer grönytan längs med Johanneshovsägen att ersättas med bebyggelse. Bortfallet ersätts med gröna tak och några enstaka mindre träd. Skönhetsrådet förstår att bostadsmålet i viss mån styr exploateringen, men anser att formuleringen om att förslaget bidrar till den ekologiska mångfalden blir olycklig, när grönområden i själva verket byggs bort, och skulle hellre se att stadsbyggnadskontoret hittar ett sätt att bevara gräsmattan med sina friska almar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*De delar av planförslaget som ligger alldeles i närheten av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse ses över med avseende på höjder, volym och gestaltning under granskningen. Översyn av gestaltningen av bebyggelsen inom planområdet görs tillsammans med övriga planer inom Årstastråkets tredje etapp och ett gemensamt kvalitetsprogram för kvartersmarken inom hela etappen tas fram till granskningsskedet.*

*Planbeskrivningen justeras så att formuleringen om planens påverkan på den ekologiska mångfalden tydliggörs.*

*Alternativa placeringar av förskolan i kv.26 ses över under granskningen.*

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret har i uppdrag att vid behov förvärva bostadsrätter för förskolor respektive grupp- och servicebostäder inom ramen för LSS. Föreslagen detaljplan medger för två förskolor med fyra avdelningar i varje placerad inom två stycken flerbostadshus inklusive delad gård.

I det fall förskolelokalerna och/eller LSS-bostäder upplåtes i en bostadsrättsförening vill Fastighetskontoret hållas informerad om det fortsatta planarbetet. Utifrån denna förutsättning, önskar vi att de utomhusytor per förskolebarn som anges i Vision för framtidens Bolinderplan (30m<sup>2</sup> /barn) kvarstår.

Erforderliga avtal måste upprättas med framtida bostadsrättsförening, för att säkerställa gårdsyta till förskolorna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar Fastighetskontorets synpunkter och konstaterar samtidigt att ingen av de planerade förskolorna ligger inom kvarter där bostadsrätter planeras. Vid förändrade förutsättningar hålls Fastighetskontoret informerade. Möjligheten att skapa större förskolegårdar studeras vidare.*

*Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning har inte angett något behov av LSS-bostäder inom Årstråket etapp 3. Nya LSS-bostäder planeras däremot inom kvarteret Röstråknaren tillhörande Årstråk etapp 1 och inom Slakthusområdet. Enligt stadsdelsförvaltningen är detta tillräckligt för att täcka det framtida behovet i området kring Bolidenplan.*

Idrottsförvaltningen

Inget att erinra.

Stockholms Stads parkerings AB

Inga synpunkter.

Stockholm Business region AB

Stockholm Business Region anser att framlagd detaljplan i huvudsak ligger i linje med stadens ambitioner om ett växande Stockholm. Planförslaget är en viktig del i att skapa en tydlig koppling mellan pågående stadsutvecklingsprojekt i området.

Bolaget vill samtidigt poängtera att det saknas en bredare inventering av arbetsplatspotentialen och en övergripande studie avseende näringslivets utveckling i området. Planförslaget nämner att den småskaliga industrin ska omvandlas till bostäder och lokaler men det saknas ett resonemang avseende effekten av omvandlingen. Bolaget efterfrågar dessutom stadens avsikter och åtaganden gentemot befintlig näringsverksamheter och hur dessa ska hanteras avseende evakuering och nyetablering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar Stockholm Business Regions synpunkter. Planbeskrivningen kompletteras med ett resonemang kring effekter av omvandlingen av befintliga verksamheter till bostäder.*

#### Utbildningsförvaltningen

I Årstaområdet finns idag de kommunala grundskolorna Årstaskolan och Skanskvarnsskolan. Båda skolorna har ett lokalt söktryck och det finns ingen överkapacitet.

Antal elever på skolorna i området förväntas öka med cirka 400 elever inom prognosperioden. Ökningen sker i förskoleklass och ökar varje år och kommer troligen fortsätta öka efter år 2026 i samband med fler nya bostäder.

Detaljplaner för nya grundskolor F-9 pågår på Årstafältet , Söderstaden/Slakthusområdet och Årstastråket (Steningeparken). Den första skolan på Årstafältet och skolan vid Steningeparken förväntas inte stå klara förrän preliminärt 2024. Innan dess kommer en ny skolenhet starta i Lindeskolan 2021. Skolbehovet i området avses därmed kunna täckas.

Förvaltningen vill framhålla att förslaget till ny detaljplan bör utgå ifrån Trafikkontorets *Plan för trygga och säkra skolvägar*.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar utbildningsförvaltningens synpunkter. Förslaget samråds med Trafikkontoret och åtgärder i gatumiljön avses följa ”Plan för trygga och säkra skolvägar”.*

#### Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och avfall

#### VA synpunkter

Befintliga va-ledningar, kombinerade spill- och dagvattenledningar, finns i Johanneshovsvägen, Bolmensvägen, Skagersvägen, Skulptörvägen och Bolidenvägen.

Vattenledningsnätet tillhör två olika tryckzoner den s.k. normalzonen samt tryckzon Årsta med ett höjt vattentryck.

Planförslaget innebär att nya dag-, spill- och vattenledningar behöver byggas i Johanneshovsvägen, Bolmensvägen, Skagersvägen, Skulptörvägen, Bolidenvägen samt i tvärgator mellan Johanneshovsvägen och Bolmensvägen.

En förutsättning för att lösa dagvattenhanteringen inom detaljplanen är att en större dagvattenledning kan byggas i Johanneshovsvägen

och vidare under tvärbanan till Odelbergsvägen. Denna ledning kommer kräva ett U-område i kommande plan för Bolidentriangeln. Ledningen i Bolidentriangeln och under Tvärbanan ska utföras i samma entreprenad som ledningarna i Johanneshovsvägen.

I Bolmensvägen finns befintliga ledningar som måste läggas om i den nya gatans läge. Intill Johanneshovsvägen finns en befintlig huvudvattenledning (V700) som i nya planen hamnar i nya vägens körbana, utredning får visa om ledningen behöver läggas om eller kan kvarstå i befintligt läge.

I Skagersvägen/Johanneshovsvägen vid Bolidenplan finns en befintlig K600 som delvis berör kommande detaljplan Steningeparken, ledningen är förlagd relativt djupt och på en nivå just ovanför skyddszonen för Södra länken. I kommande planarbete bör i första hand byggnader anpassas till ledningens läge och i andra hand krävs omläggning.

Eventuella nya träd skall placeras med minsta avstånd 2,5 m från befintlig ledning. På bilaga plankarta framgår planerat ledningsnät.

#### Vattenförsörjning

Vattenanslutning kan beredas genom nya serviser tillhörande högzon Årsta.

#### Spillvattenledning/kombinerad avloppsledning

Anslutning kan ske till ny ledning.

Beroende på höjdförhållanden kan intern pumpning av spillvatten krävas.

#### Dagvattenledning, dränledning

Anslutning kan ske till ny ledning.

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta hand om dagvattnet inom fastigheten. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till den planerade dagvattenledningen.

Vid eventuella frågeställningar beträffande omhändertagande av dagvatten inom fastigheten kan respektive områdesansvarig kontaktas.

#### Förbindelsepunkter:

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

### Övrigt

Befintliga ledningar skall vara i drift tills nya kan tas i bruk.

Byggherrar bör kontakta bolaget för vidare hantering av va-frågor som mätning av vatten, förbigång brandvatten, sprinkler, förbindelsepunkt, behov av fettavskiljning mm.

### Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall är positiva till att hushållsavfallet hanteras i sopsug. Inkast till sopsugen för hushållen ska anordnas i enlighet med Boverkets riktlinjer om max 50 meter.

Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid att det i fastigheten även möjliggörs för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Stockholm vatten och avfall rekommenderar därför ett

kompletterande insamlingssystem för de fraktioner som inte omhändertas i sopsugen. Flera insamlingssystem kan komplettera varandra där till exempel fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar görs i soprum/sophus medan restavfall (soppåsen) och matavfallet samlas in via sopsug. Fastighetsägaren ska i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall, antingen via soprum eller via uppställningsplats för container. Utrymme för grovavfall ska därför säkerställas i den vidare planeringen.

Stockholm Vatten och Avfall förespråkar även alltid att det möjliggörs för matavfallsinsamling för verksamheter. För matavfall från verksamheter är avfallskvarn till tank eller kombitank prioriterat då det underlättar hantering vid större mängder matavfall. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. För mer information kontakta Stockholm vatten och avfall.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området. För att kunna angöra och tömma på ett trafik- och arbetsmiljömässigt korrekt sätt är det vikt att stadens riktlinjer *Projektera och bygg för god avfallsplanering* följs.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar SVOA: synpunkter. Utrymme för hantering grovavfall möjliggörs i planen. Synpunkter rörande kommande detaljplaneetapper i Årstastråkets tredje etapp,*

*Bolidentriangeln och Steningeparken, vidarebefordras till respektive planprojekt. Synpunkter kring kommande projektering och entreprenad vidarebefordras till exploateringskontoret och övriga berörda aktörer.*

#### Ellevio

Angränsande planområden vid Bolidenplan påverkar elnätets utformning. Lägen för nätstationer behöver koordineras så att elförsörjning av tillkommande bebyggelse kan säkerställas. Ellevio förutsätter också att ledningssamordning genomförs och leds av staden i samtliga planer vid Bolidenplan.

#### Nätstation

Ellevio har en befintlig nätstation med tillhörande 11 kV och 0,4 kV elnät vid Bolmensvägen. Anläggningarna kommer behöva flyttas när planen genomförs. Nätstationen är genom planförslaget placerad i nytt inhyst läge i planens sydvästra del. Ellevio har i tidigare dialog förordat annan placering av nätstationen, mer centralt i planen och närmare Bolidenplan. Nätstationens läge i nuvarande planförslag försvårar leverans av el med tillräckligt god kvalitet till den nya bebyggelsen.

Ellevio efterlyser fortsatt dialog om nätstationens läge och avtal som säkerställer elförsörjningen både under byggskede och för genomförd plan.

#### Ledningar

Befintliga 11 kV och 0,4 kv ledningsstråk kommer behöva flyttas och nytt nät anläggas för den nya bebyggelsen. Området försörjs idag via ett 11 kV kabelförband i Johanneshovsvägen. Kontakta Ellevio lokalnät för ledningssamordning avseende färdigt nät och lösningar för byggskedet. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare .

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Behov och placering av nätstationer kommer att studeras vidare i samråd med Ellevio. Ledningssamordning kommer att ske med staden som samordnare i de delar där staden äger marken. Nätstationernas funktion kommer att tillgodoses enligt den levererade bilagan.*

#### Stockholm Exergi

##### Fjärrvärme/Fjärrkyla

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkyla-ledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få

driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Stadsbyggnadskontoret noterar Stockholm Exergis synpunkter. Fortsatt dialog kommer ske inom ramen för planprocessen och erforderliga avtal avses tecknas.*

#### Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar i och i anslutning till detaljplaneområdet i enlighet med bifogad nätkarta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.



Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Planbeskrivningen kompletteras utifrån Skanovas synpunkter.*

#### Svenska kraftnät

Inget att erinra mot planförslaget. Svenska kraftnät har inga anläggningar i anslutning till det aktuella området men det verkar

finnas regionnåtsledningar i närheten, regionnåts- ägaren bör därför höras i samrådet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar Svenska kraftnäts synpunkter och konstaterar att regionnåts- ägaren, Ellevio, har givits tillfälle att yttra sig i planärendet.*

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen undrar vart i området avfallsåtervinning och sortering sker. Vidare anser föreningen att fritidslokaler (möteslokaler) inplaneras i nybyggnationer. Föreningen undrar hur fördelningen mellan lägenhetsstorlekar av hyreslägenheter ser ut. De mindre lägenheterna bör kunna användas som äldreboenden. Föreningen föreslår att byggaktörerna inte väljer fönster med lägre u-värde än 1.0. Föreningen har inga ytterligare synpunkter utan tillstryker förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Samtliga kvarter ansluts till sopsug samt planerar för miljörum där grovsopor kan sorteras. Detaljplanen möjliggör detta men styr inte placering eller utförande. Stadens riktlinjer kring avfallshantering ska följas av samtliga byggaktörer i området.*

*Detaljplanen möjliggör att det skapas möteslokaler i den nya bebyggelsen, den styr dock inte antalet eller storleken av möteslokalerna. Detaljplanen styr inte heller lägenhetsstorlekar eller valet av fönstertyp i den nya bebyggelsen utan detta klargörs först i bygglovsskedet. Stadens energi- och tillgänglighetskrav ska uppfyllas av alla nyproducerade bostäder.*

### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

BRF Tolken 1

Sakägaren har följande synpunkter och kommentarer på förslaget och övrigt underlagsmaterial, flera av synpunkterna berör framförallt kommande detaljplan för Steningeparken:

- Vision om att siktlinjer från Bolidenvägen mot punkthus vid Ymsevägen ska bevaras i Vision för framtidens Bolidenplan uppskattas.
- Stadens ljussättning och arkitektoniskt ljus diskuteras för lite i ärendets underlag. Fixeringen vid dagsljus är olycklig med hänsyn till Stockholms naturliga ljusförhållandena på kvällstid under höst och vår, liksom med hänsyn till att



mörkret råder under de flesta av dygnets timmar omkring en fjärdedel av året, cirka november–januari.

- Planen behöver kompletteras med en vision och plan för ljusarkitektur och belysningsplanering, med samma prioritet som unnas andra arkitektoniska överväganden. En sådan planering bör också utreda Bolidenplans ljusgestaltning som en ”Bolidenport”, entrén in i området. En arkitektonisk ljusdesign ska präglas av värden som kan sammanfattas som Human Centric Lighting. Sakägaren önskar få bli delaktiga i en sådan diskussion.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna och vidarebefordrar de synpunkter som berör andra planområden till respektive planprojekt.*

*Exploateringskontoret ansvarar för gestaltning och utförande av allmän plats inom området. En systemhandling där det bland annat framgår hur belysningen i området ska utformas är under framtagande parallellt med planen. Planen styr dock inte detta.*

#### Fastparter

Sakägaren som även ingår i planområdet har lämnat synpunkter på planbestämmelser och formuleringar i planbeskrivning kopplat till det kvarter som byggaktören utvecklar.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att inkomna synpunkter är av sådan art att de kan hanteras inom ramen för de diskussioner som byggaktör och staden för under planprocess.*

#### Övriga, ej sakägare

##### BRF Ymsen

Synpunktslämnaren framhåller att parkeringssituationen i området kring Bolidenplan är mycket ansträngd och delar kommunens uppfattning att det är önskvärt att få bort bilar från gatorna. Därför är det angeläget att vid projektering av detta bygge liksom av bygget vid Bolidenvägen tillräckligt antal parkeringsplatser skapas i bergrummet vid Bolidenvägen liksom på andra tänkbara platser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Behov av parkeringsplatser i ny-exploateringar utgår från stadens riktlinjer "Gröna parkeringstal". Kontoret gör bedömningen att tillkommande bebyggelse kommer att kunna lösa sitt parkeringsbehov.*

#### Boende 1

Synpunktslämnaren anser att det är oroande och häpnadsväckande att förskolornas utemiljöer närmast behandlas undanskymd restpost i plandokumentet och själva utbyggnaden. Förskolornas uteytor har successivt under planeringens gång reducerats och när t ex i Slakthusområdets illustrerade exempel 9 kvm/barn och i genomsnitt inom projektet 10 kvm/barn! Det gäller de planer och föredragningar vi tagit del av beträffande såväl Årstafältet som Slakthusområdet och nu här även Årstastråkets Bolidenplansdel.

Synpunktslämnaren ifrågasätter hur detaljplanen och kringliggande projektet kan ha förskolegårdar på endast 10 kvm/barn när det i stadens egen vision för Bolidenplan anges en ambition om att utemiljöerna på förskolorna skulle uppgå till minst 30 kvm/barn.

Berörd anser att förutom de argument som tas upp i Vision för Bolidenplan om betydelsen för barnens utveckling ska också tilläggas att rymligare och mer omväxlande utomhusgårdar ger avgörande mycket färre konflikter bland barnen och att generös utomhusvistelsetid under förskoledagen påverkar hälsan positivt. All forskning bekräftar såvitt vi vet detta. Det pågående s.k. förskoleupproret har visserligen primärt handlat om personaltäthet, löner etc. men det är inte svårt för någon att också förstå att trängre ytor såväl inne som ute innebär extra påfrestning inte bara på barnen utan även på personalen

Berörd ifrågasätter att staden under planeringens gång höjer exploateringsgraden för bostäder samtidigt som det drastiskt skärs i barnens utrymmen och så medvetet cyniskt negligera deras kvalitet i övrigt? Det är barnen som vistas i stadsdelen hela dagarna. Ge dem mer än 10 kvm och ge dem riktigt fina omtänksamma utrymmen att vistas ute på!

Samma argument gäller också skolornas utemiljö.

Synpunktslämnaren menar därutöver att det råder brister i intilliggande planprojekt där skol- och förskolegårdar inte har naturmiljö eller terräng eller någon bra park i närheten. Tidigare uttalande av projektledare i andra planprojekt ifrågasätts och berörd menar att det inte går att ersätta en rymlig och bra gård med den

utflyktsmiljö som förskolor med mindre gårdar är hänvisade till. Barnens utemiljö gavs vid Årstas planering från 40-talet ett oändligt mycket större utrymme och en oändligt mycket större omsorg enligt synpunktslämnaren.

Berörd undrar också vad som menas med Sundsborgsparken. Är det den som sedan ett par år inhägnats för att vara förskolegård till en provisorisk förskola, och som därmed är oåtkomlig som lekpark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna i yttrandet.*

*Förskolegårdarnas placering, storlek och utformning kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Ny placering av förskola i kv. 26 utreds.*

*Sundsborgsparken är hela det grönområde som ligger mellan bebyggelsen längs Slätbacksvägen och Vindomsvägen samt Bolmensvägen. Delar av parken har stängslats in och används som förskolegård.*

Boende 2

Minska höjden på husen längs Skagersvägen med 1-2 våningar! Att t.ex. hävda att de där föreslagna nya husen "ansluter till den äldre bebyggelsens skala", trots att de generellt är ett par våningar högre, är exempel på ordval som skapar vilseledande dimridåer.

Fotomontaget på sidan 33 har dessutom täta träd framför de nya husen så att man inte på bilden kan uppfatta volymen.

Förskolornas utrymmen utomhus måste kunna göras större så att ytan per barn blir rimlig. Eftersom planen här gäller nyexploatering av hela området finns chansen att ge barnen goda förutsättningar genom klok revidering av planförslaget. Särskilt den västra förskolan (kv. 26), som allmännyttan ska bygga, verkar vara något av en nödlösning med bara 10 m<sup>2</sup> utemiljö per barn och därtill avgränsat av en bergsida. Är det inte bättre att lägga denna förskola i kvarteret söder därom (kv. 21) istället där det bör vara möjligt att skapa en större utegård?

För oss som bor uppe på Slätbäcksvägen blir det också intressant hur boende i det nya bostadsområdet, i släppet mellan de två huskropparna i kvarter 26, ska få en gångväg och en trappa "som leder besökaren upp på berget". Inget sägs sedan i planbeskrivningen om vad som finns på berget. Ska man tro att det

är en jungfrulig, vidsträckt platå? Så är det dock inte. En liten bit in på berget ligger några av husen (Slätbaksvägen 38 och 40) i bostadsrättsföreningen Årstaterrassen. Har detta gränzonsområde, där planområdet direkt angränsar till bostadsrättsföreningens mark, diskuterats med bostadsrättsföreningen? Är det avsikten att även här uppe på berget skapa nya vistelseytor eller ska användningen utvecklas spontant?

Husens höjd har inte minst betydelse för hur det skisserade torget vid Johanneshovsvägen kommer att upplevas. Med högt hus i sydväst kommer torget redan tidigt på eftermiddagen att läggas i skugga. Sänk hushöjden – och öka torgets yta. Ett väl fungerande torg kommer att bli betydelsefullt för trivseln i hela området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Bebyggelse i kv. 25 (längs Skagersvägen) omstuderas med avseende på höjd, volym och gestaltning för att bättre förhålla sig till intilliggande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.*

*Förskolan i kv. 26:s placering, läge och gårdsstorlek studeras vidare under granskningsskedet med avsikt att tillskapa större andel friyta per barn.*

*Staden har för avsikt att iordningsställa naturmarken på mot Slätbacksvägen så att invånarna lättare kan tillgodogöra sig ytan för vistelse. Utformningen styrs inte i detaljplanen men däremot i det kvalitetsprogram och den systemhandling för allmän plats som tas fram av Exploateringskontoret parallellt med planen.*

*Genomförda solstudier visar att goda ljusförhållanden uppnås för de allmänna platserna inom planområdet. Bebyggelsens höjd ses över med avsikt på gestaltning under granskningsskedet men någon sänkning av bebyggelsen eller utökning av torget med anledning av synpunkten görs ej.*

Boende 3

Menar att planförslaget innebär för hög exploatering och föreslagen bebyggelse är ful. Menar att Stockholm är för vackert för att förändras så fort.

Övriga

En anonym synpunktslämnare har inkommit med ett yttrande på engelska. I korthet är synpunktslämnaren kritisk till planförslaget med avseende på påverkan på naturmiljö, förändrad atmosfär i området samt exploateringsgrad.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Svaret avser båda yttrandena ovan.*

*Antalet invånare i Stockholm ökar snabbt och allt fler behöver plats att bo och leva. Det finns en politisk målsättning att tillgodose detta behov. Förändringar av närmiljön är oundviklig när orter utvecklas. Dessa blir givetvis särskilt påtagliga vid förtätning som sker inne i befintliga stadsdelar/bostadsmiljöer.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreliggande förslag stämmer väl överens med uttalade mål och visioner som staden har och att de värden som tillkommande bebyggelse skapar väger upp behovet av ianspråktagande av ej bebyggd mark samt den förändring av området som förslaget innebär.*

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan intresset av bygga i en lägre skala och omfattning, bevara mer grönområden samt skapa större förskolegårdar samt att tillskapa nya bostäder och en ny urban struktur kunnat identifierats. Det har framkommit synpunkter kring att det ur kulturhistoriskt perspektiv är viktigt att bebyggelsen uppförs med en lägre våningshöjd och volym än intilliggande kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Ytterligare en intressekonflikt är den mellan intresset att helt freda området runt Södra länken tunnlar från intrång å ena sidan samt å andra sidan möjliggöra att området ovan Södra länken kan planläggas för bostadsändamål och delar av undergrunden delas mellan bostadsbebyggelse och genomfartsändamål genom möjlighet till 3d-fastighetsbildning och servitut.

Kontoret har under planprocessen vägt olika intressen mot varandra och bedömer att föreliggande förslag stämmer väl överens med intentionerna i stadens översiktsplan, budget samt med syftet med Vision för framtidens Bolidenplan och planförslaget.

Planförslaget innebär ianspråktagande av naturmark vilket vägts emot möjligheten att stärka stadsdelens offentliga rum och tillskapa bostäder. Bebyggelsen avses gestaltas så att den tar hänsyn till naturvärden inom området och topografin samt skapar så goda ljusförhållanden som möjligt samtidigt som en urban front skapas mot Johanneshovsvägen. Vidare är planen utformad så att riksintresset för kommunikationer inte påverkas negativt av föreslagen bostadsbebyggelse och möjliggör ett samutnyttjande av delar av ytan under mark för både privat och allmänt ändamål. I

avvägning mellan olika intressen har kontoret bedömt att den omfattning och omdaning som förslaget innebär främjar en utveckling av området som en del av den centrala stadens utvidgning och kan bidra till bostadsmålen och att detta väger upp de nackdelar som planförslaget innebär. Förslaget möjliggör en struktur som skapar förutsättningar för en ny och tätare bebyggelse som kopplar samman olika stadsutvecklingsprojekt i söderort och skapar en kontinuerlig stadsväv alldeles utanför tullarna.

### **Föreslagna förändringar**

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att förskolan i kv. 26 omarbetas eller flyttas för att möjliggöra en större andel gårdsyta/barn.

Bebyggelsen i anslutning till kulturhistoriskt värdefull bebyggelse (kv. 25 och kv. 21) omarbetas för att ta bättre hänsyn till kulturmiljövärdena i området.

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

- möjligheten att bygga ovan södra länken samt hantering av riksintresset för kommunikationer
- hantering av dagvatten och översvämningsrisker
- hantering av buller, stomljud och vibrationer
- kartläggning och hantering av markföroreningar
- placering och utformning av el-nätsstation
- geotekniska och hydrologiska förutsättningar
- bevarande av grönstråk och ekologiska samband
- bebyggelsens gestaltning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Kontorets sammanfattande bedömning är att inkomna synpunkter kan hanterats i det fortsatta arbetet.

Anna Lina Axelsson  
planchef

Ida Thomasson  
stadsplanerare