



Samrådsredogörelse Detaljplan för Packrummet 9-12 i stadsdelen Liljeholmen, Dp 2013-02707

Innehåll

Bakgrund	1
Förslagets syfte och huvuddrag	1
Hur samrådet bedrivits	2
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	2
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	11
Övriga remissinstanser	23
Sakägare enl fastighetsförteckning	24
Övriga, ej sakägare	26
Stadsbyggnadskontorets synpunkter	33
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	36
Föreslagna förändringar	37

Sammanfattning

Under samrådet har 29 yttranden inkommit.

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter gällande byggnadshöjder, solförhållanden, riskfrågor, bullerstörningar och verksamhetslokaler. Flertalet sakägare är positiva till ny bebyggelse men framför synpunkter gällande byggnadshöjder, gestaltning, solförhållanden och verksamhetslokaler.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att skapa förutsättningar för ny bebyggelse inrymmande lägenheter, förskola och verksamhetslokaler i bottenvåningar och garage i källarplan. Planen rymmer också en ny 4 parallellig F-9 skola. För att ge

utrymme för en allmän park centralt i området mellan skola och bostäder medger förslaget en hög exploatering med delvis hög bebyggelse.

Kvalitéer för planområdet säkerställs genom utformning av de offentliga rummen, bebyggelsens planstruktur och höjder samt omfattning och placering av verksamhetslokaler i bottenvåningar. Kvalitéer säkerställs genom planbestämmelser inskrivna i plankartan.

Gestaltning av bostadsbebyggelsen varierar inom ramen för ett tema. Temat definieras som fasader av betong, skivmaterial och trä med kulörer inom en bestämd färgskala. Rambeskrivningen avses ingå i planbeskrivning tillsammans med illustrationer som visar exempel på tillämning. Beskrivningen utgör en del av exploateringsavtalet.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2014-10-08 till och med 2014-11-19. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, Fyrkanten, Fleminggatan 4, Stockholm samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Liljeholmen, den 8 oktober 2014. Samrådsmöte ordnades 2014-10-20 i Årstadalsskolan, Sjöviksbacken 19, Stockholm. Vid mötet närvarade ca 25 personer utöver planhandläggare, byggherrerepresentant och byggherrens arkitekt.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas efter samtliga yttranden. Yttranden har inkommit från nedanstående avsändare.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen Stockholm
Trafikverket
Storstockholms Brandförsvär
Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Idrottsförvaltningen
Exploateringskontoret
Fastighetskontoret
Trafikkontoret
Lantmäterimyndigheten

Rådet för Stockholms Skönhet
Stockholms stadsmuseum
Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor
Stockholm Parkering

Övriga remissinstanser

Fortum Distribution AB
AB Fortum Värme

Sakägare

Ateljéhuset WIP
AB Lundblads Smides & Mekaniska Verkstad

Övriga

YIMBY – Yes in my Backyard
Jeanette Klätterborg
Krister Isaksson
Leif Wallsby
Torbjörn Andersson
Arne Kriström
Björn Larsson
Jesper Lindbratt
Rolf Berglund
Ellinor Carlsson

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL. Denna bedömning förutsätter dock att synpunkter som framförs avseende Västra stambanan, transporter av farligt gods, miljö kvalitetsnormer för luft och markföroreningar kan tillgodoses.

Västra stambanan

Västra stambanan är av riksintresse för kommunikationer och skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen förutsätter att fortsatt dialog hålls med trafikverket avseende planens utformning intill järnvägen.

Transporter med farligt gods

Länsstyrelsen saknar en beskrivning i planhandlingarna av hur föreslagna riskreducerande åtgärder (i *Risikanalys bostäder Årstaberg*) kommer att säkerställas genom planförslaget. Inför granskningsskedet behöver staden arbeta in föreslagna åtgärder i planbeskrivningen och i plankartan med bestämmelser.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen anser att staden behöver redogöra för att miljö kvalitetsnormer för luft följs, och att inte ny bostadsbebyggelse tillkommer inom område med överskridande. Staden bör även beskriva hur hänsyn har tagits till eventuellt höga nivåer av kvävedioxid och partiklar i luften närmast Årstabergsvägen, och de hälsoeffekter detta kan medföra.

Markföroreningar

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna inför granskningsskedet behöver kompletteras med en beskrivning av föroreningssituationen. Staden bör även överväga att införa en bestämmelse som villkorar bygglov med att markföroreningar har avhjälpats.

Översvämningsrisk

I planbeskrivningen konstateras att översvämningsproblematik kan uppstå vid kraftiga skyfall i områdets lågpunkt vid pendeltågstationen. Länsstyrelsen anser att staden inför granskningsskedet behöver tydliggöra hur frågan har beaktats och att bebyggelse blir lämplig med hänsyn till risken för översvämning.

Trafikbuller

Länsstyrelsens anser att riktvärdet, som mest 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå, utomhus vid alla fasader alltid ska eftersträvas. I varje situation där överskridanden av detta riktvärde blir aktuellt ska olika sätt att ändå klara riktvärdena undersökas och redovisas.

Med anledning av de höga trafikbullernivåerna vid planområdet förordar Länsstyrelsen att bebyggelseutformningen omstuderas. I vart fall bör alternativ utformning och placering av bebyggelsen utvärderas och redovisas. En utformning där alla lägenheter är genomgående och där placering av huskropparna bildar en tystare innergård bör eftersträvas.

Länsstyrelsen anser att planeringen bör eftersträva att klara 55 dB(A) inom en större del av skolgården.

Kulturmiljö och fornlämningar

Länsstyrelsen bedömer att en arkeologisk förundersökning krävs.

Kontakt tas med Länsstyrelsens enhet för Kulturmiljö- och bostadsstöd.

Luftfart

Länsstyrelsen anser likt Trafikverket att en flyghindersanalys bör tas fram som underlag för planförslaget. Höga objekt ska också anmälas till Försvarsmakten.

Trafikverket

Västra stambanan och väg 75 Södra Länken (där Trafikverket är väghållare) är båda av riksintresse för kommunikationer, och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Det ska framgå av planbeskrivningen att Södra Länken är riksintresse.

Framtida spår

Järnvägen har behov av ytterligare spårkapacitet i framtiden varför

spårområdet vid Årstaberg kan komma att kompletteras med ytterligare spår och plattform (den så kallade "Citybanan skede/etapp 2"). Denna utbyggnadsmöjlighet anser Trafikverket ingår i riksintresset för kommunikationer, vilket ska beaktas av kommunen vid detaljplanering.

Plankarta och åtkomst till spåren

Trafikverket anser att detaljplanen på ett plantekniskt och juridiskt godtagbart sätt ska möjliggöra ett framtida spårområde som inbegriper ett nytt spår och en ny plattform samt tillhörande stationsfunktioner, dvs att marken närmast järnvägen finns tillgänglig för framtida järnvägsändamål. Mellan planerad bebyggelse och befintlig järnväg föreslås marken till stor del planläggas som Park. Trafikverket anser att planområdet ska justeras, genom att detaljplanegränsen dras in motsvarande det område som har planbestämmelse Park mellan järnvägen och lokalgatan. Underliggande plan bör upphävas och erforderligt område lämnas icke planlagd tills vidare för kommande järnvägsplan. Trafikverket anser att område med planbestämmelse Torg ska kompletteras med en bestämmelse som tydliggör att en bro för järnvägsändamål ska vara möjlig ovanför torget, dvs att möjliggöra att servitut bildas för järnvägsbro på ett område med motsvarande bredd som detaljplanegränsen justeras till i angränsade parkmark. Ytan för vändplanen på lokalgatans norra ände sammanfaller med markanspråket för en utbyggd järnväg. Vändmöjlighet behöver säkerställas på ett annat sätt när järnvägen byggs ut. Åtkomst till Trafikverkets teknikhus inom järnvägsområdet norr om planområdet måste säkerställas i detaljplanen, såväl under byggtiden som när området är färdigbyggt. Befintlig tillfartsväg via Årsta skogsväg ska upprätthållas i det lokala vägnätet inom planområdet, eller ersättas med väg med bibehållen framkomlighet. Trafikverket måste för all framtid kunna ha åtkomst till spåren för drift- och underhållsinsatser, samt att planen inte får ge negativa konsekvenser för räddningsinsatser.

Risk och farligt gods

Farligt gods transporteras på både stambanan och Södra Länken. I riskanalysen står det att ett minsta bebyggelsefritt avstånd om 25 från närmsta spår mitt ska upprätthållas. Trafikverket anser att ett minsta bebyggelsefritt avstånd bör vara 30 m. Det står även att vid ett eventuellt framtida spår behövs kompletterande skydd t ex i form av kantbalk för att förhindrar mekanisk konflikt. I riskanalysen föreslås att åtgärder genomförs för de fasader som ligger på ett kortare avstånd än 50 m från spåret där 10 % av transporter av farligt gods bedöms komma att ske. Trafikverket anser att detta bör säkerställas i planbestämmelserna.

Buller

Planområdet utsätts för mycket höga bullernivåer från bland annat stambanan, Södra Länken och Essingeleden. Enligt bullerutredning har fasaderna utmed spår och väg mellan 66 och 70 dBA ekvivalent ljudnivå respektive mellan 86 och 90 dBA maximal ljudnivå. Bullerutredningen anger att med föreslagen byggnadsutformning och planlösning att riktvärden för avstegsfall kan erhållas. Trafikuppgifterna som ligger till grund för bullerberäkningarna ska vara för prognosår 2030. Bullerutredningen ska kompletteras med en känslighetsanalys som omfattar trafikeringen på ett utbyggt järnvägssystem. I en framtid med ett

nytt spår närmast planerad bebyggelse kommer de två närmaste spåren mot bebyggelsen trafikeras med accelererande pendeltåg. Trafikverket anser generellt att riktvärdena för trafikbuller som anges i propositionen 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå god boendemiljö. Detta innebär att samtliga bostäder ska ha max 55 dBA ekvivalent nivå utanför fönster. I vissa fall kan dock avsteg vara acceptabla. Enligt Boverkets allmänna råd ska avsteg från bullerriktvärdena enbart förekomma i centrala delar av städer/större tätorter och längs kollektivtrafikstråk i större städer. Med bakgrund av denna tolkning anser Trafikverket att avsteg är tillämpligt i aktuell detaljplan. I de fall där avsteg kan vara acceptabla anser Trafikverket att om planerade bostäder har en ljudnivå över 65 dBA ekvivalent ljudnivå på bullrig sida så bör minst hälften av alla boningsrum/sovrum mot tyst sida ha en ekvivalent ljudnivå under 50 dBA vid fasad. Vidare anser Trafikverket att om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerade fasad är mellan 60 och 65 dBA ska bostaden ha tillgång till en tyst sida. Om den ekvivalenta ljudnivån vid byggnadens mest bullerexponerad fasad är mellan 55 dBA och 60 dBA ska byggnaden även ha tillgång till en tyst eller luddämpad sida. Trafikverket har del i ansvaret för att barnkonventionen efterlevs. Barn är en speciellt utsatt grupp och därför är det viktigt att utomhusmiljöerna där barn ofta vistas skyddas från störande trafikbuller eller lokaliseras så att de inte är exponerade för trafikbullernivåer högre än riksdagens riktvärden för boendemiljöer inomhus och utomhus. Plankartan bör hindra möjligheten att placera förskolor i bullerutsatta lägen. Om avsteg från dessa riktvärden görs anser Trafikverket att kommunen ansvarar för de eventuella bullerstörningarna planerade bostäder kan komma att utsättas för. För övrigt anser Trafikverket att möjligheten till annan användning än bostäder närmast järnvägen bör prövas i detta läge.

Luft

Planhandlingen saknar hantering av luftkvaliteten. Miljökvalitetsnormer för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Kommunen är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Trafikverket anser att bostäder inte bör uppföras där överskridanden eller risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer sker. Oavsett användningsområde skall det säkerställas att tillgången till god luftkvalitet kan erhållas inom planområdet. Trafikverket vill poängtera att det är viktigt att inte utbyggnaden bidrar till ökad trafik som kan innebära att bebyggelsen medverkar till risk för överskridanden på andra platser, dit trafiken leds. I Stockholms län är problemen stora för att klara miljökvalitetsnormerna för luft och det är därför angeläget att hålla nere trafikökningen. Trafikverket anser att en fördjupad utredning av partikel och kväveoxidhalter bör utföras då det i aktuellt detaljplaneområde föreligger risk att dagens och/eller prognostiserade trafikflöden kan orsaka föroreningshalter som överskrider miljökvalitetsnormerna och de strängare gränsnivåerna/preciseringarna i miljökvalitetsmålet Frisk luft. En fördjupad utredning ska kunna visa på en jämförelse av luftkvaliteten mellan nuläge, ett nollalternativ och planförslaget inkluderat dagens och prognostiserad trafik.

Vägtrafik

En trafikanalys för väg är gjord som visar på trafikalstringen som planområdet

ger upphov till. Det framgår dock inte vilket prognosår som använts. Detta gäller även trafikuppgifter i bullerutredningen. Trafikverket anser att horisontår 2030 ska användas. Planområdet bedöms enligt Trafik-PM alstra ca 2 300 fordon/dygn. Trafik-PM:et visar på köer på Södertäljevägen och de smitvägar som trafiken tar framförallt under förmiddagens maxtimme. Trafikmängden som planområdet bedöms alstra kommer påverka kringliggande vägnätet med köbildning till Södra Länken då den är nära sitt kapacitetstak. Trafikverket konstaterar att det blir svårt för det regionala vägnätet att hantera den trafikökning som området bedöms alstra på ett tillfredsställande sätt. Trafikverket vill därför se hur trafikalstringen kan begränsas med lägre parkeringsnorm och andra satsningar som gör andra alternativ attraktivare än bil. Lösningar för att få fler att åka kollektivt måste till, vilket bör redovisas kvantitativt. Trafikanalysen bör även innefatta påverkan på anslutningarna till det regionala nätet, inklusive Södra länken och trafikplats Åby, med avseende på stadens andra exploateringar i närområdet såsom Årstafältet, Årstastråket och Älvsjö.

Järnväg

När det gäller trafikering på järnvägen behöver underlag för en framtida situation med utbyggt spårssystem komplettera bullerutredningen. Se avsnitt om buller.

Cykel

Trafikverket ser positivt på att detaljplanen inte omöjliggör en framtida regional förbindelse mellan Årstaberg och Älvsjö station, vilken finns med i Stockholm stads cykelplan samt som utredningsstråk i den regionala cykelplanen för Stockholms län. Årstaberg ligger vid det regionala cykelstråket Årstastråket som sammanfaller med stadens pendlingsstråk/huvudstråk. Trafikverket ser positivt på stadens ambition om cykelparkeringar på ömse sidor om stationen men saknar resonemang om lådcyklar, som bör finnas med i utformningsprinciperna.

Grundvatten

Detaljplaneområdet ligger längst i väster inom Södra länkens kontrollområde, men det finns inga grundvattenrör inom området som mäts inom kontrollprogrammet. Trafikverket gör bedömningen att risken för påverkan är mycket liten men vill påtala att Staden inom planarbetet ska redovisa och ta ansvar för att genomförandet av markanvändningen inte innebär att Södra länkens kontrollområde påverkas.

Luftfart

Runt alla instrumentflygplatser finns höjdbegränsande ytor (MSA-yltor) med en radie av 55 km. I detta fall berörs Bromma riksintresse för kommunikationer. Försvarsmakten, Swedavia och LFV bör få detaljplanen på remiss.

Flyghinderanalys: Uppförande av byggnader eller andra föremål högre än 20 meter i tätbebyggt område kan komma att påverka luftfarten. Högsta byggnaden är över 100 m. Trafikverket anser att innan planarbetet går vidare, att det bör göras en flyghinderanalys. En sådan kan LFV stå till tjänst med. De utreder eventuell påverkan på samtliga flygplatsers influensområden.

Flyghinderanmälan: För att de höga objekten ska hinna komma in i flyghinderdatabasen och publiceras på flygkartor, ska en flyghinderanmälan skickas till Försvarsmakten. Anmälan skickas senast fyra veckor innan de höga objekten, det vill säga de över 20 m, enligt SFS 2010:770.

Hindermarkering: Höga objekt måste förses med belysning. Krav på hindermarkering ställs lämpligen i bygglovsskedet.

Fortsatt process

Sammantaget ser Trafikverket behov av dialog med Stockholms stad om planens utformning intill järnvägen inför fortsatt process. Även SLL bör inkluderas i dialogen kring stationsplatsens framtida utformning. Samplanering och samordning är nödvändig med Trafikverket avseende nya och tillkommande konstruktioner i järnvägens närhet. Det är viktigt att säkerställa att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas negativt vid markarbeten eller andra åtgärder som kan påverka järnvägsanläggningen negativt. Exempel på åtgärder är schaktnings-, sprängnings- och grundläggningsarbeten samt åtgärder som påverkar grundvattennivån. Vid arbeten som kan riskera att påverka järnvägen ska samråd ske med Trafikverket om behov av riskanalys, utredningar, kontrollprogram med mera. Ett avtal om principutformning och eventuella åtgärder intill järnvägen, och kostnadsansvaret för dessa, skall tecknas mellan Trafikverket och kommunen innan planen antas. Trafikverket ska fortlöpande ges möjlighet att granska och godkänna ritningar och beskrivningar. Trafikverket skall beredas full insyn i planerings- och genomförandeskeden och ges möjlighet att delta vid projekterings- och byggmöten, syn och besiktningar etc. Avtalet ska tillsammans med nämnda handlingar utgöra underlag för ett mer detaljerat genomförandebrev mellan staden och Trafikverket. Staden och Trafikverket ska nå samsyn avseende förutsättningar för genomförandet innan granskningsskedet. Kontakt med Trafikverket är därför nödvändig avseende påverkan på den statliga infrastrukturen. Om åtgärder krävs till följd av planen skall dessa bekostas av annan än Trafikverket och regleras i ett avtal innan planen antas.

Storstockholms brandförsvär

Två riskbedömningar har upprättats gällande transport av farligt gods längs stambanan och Södra länken. Den ena riskbedömningen fokuserar på bostäder inom planområdet medan den andra fokuserar på skolan som planeras inom området. Risken vad gäller industriområdet mellan Årstabergsvägen och Södra Länken nämns inte i någon av riskbedömningarna. SSBF undrar därför om SBK har inventerat denna industribyggnad och kommit fram till att den inte utgör någon risk?

Plankarta och planbeskrivning

SSBF ser inga planbestämmelser i plankartan som berör risk inom planområdet. Enligt riskbedömningen från COWI rekommenderas ett antal bestämmelser för att upprätthålla en acceptabel risknivå. SSBF anser att SBK bör motivera i planbeskrivningen vilka riskreducerande åtgärder som väljs (med hänsyn till risknivån) samt att dessa skyddsåtgärder skrivs in i plankartan för att bli juridiskt bindande.

Risikanalyser bostäder

Risikbedömningen för bostäderna är en relativt detaljerad analys som beskriver risknivån både som individrisk och samhällsrisk. Följande övergripande kommentarer har dock SSBF beträffande denna analys: SSBF bedömer att resultatet vad gäller individrisk i närheten av stambanan är anmärkningsvärt låg (risknivå i storleksordningen w-sinom 25 meter). Troligtvis har inte mekanisk påkörning till följd av urspårning räknats in i denna risknivå, vilket till viss del skulle förklara resultatet. Detta framgår dock inte tydligt av risikanalysen. SSBF tror att om COWI också räknar på urspårning så kommer risknivån ligga på en mycket högre nivå inom 25 meter från spåret. Denna plats ska enligt åtgärdsförslagen utformas för att "ej uppmuntra till stadigvarande vistelse". Har andra åtgärdsförslag undersökts till följd av urspårningsrisken, exempelvis skyddsräll? Samhällsriskerna i beräkningarna ligger inom AlARP-området varför skyddsåtgärder bör övervägas inom ramen för en kostnad-nyttö-analys. När samhällsriskerna beräknas i COWI:s riskbedömning tas ingen hänsyn till skolan som planeras inom planområdet (antagligen eftersom den behandlas i Brandskyddslagens riskbedömning). Detta blir ett systemfel i samhällsriskbedömningen eftersom en verksamhet med högt personantal exkluderas. Att dela upp ett sammanhängande planområde i två delar och genomföra två olika riskbedömningar, en för respektive del, resulterar i att respektive riskanalys endast studerar en "delmängd" av den totala risken. Detta leder till en suboptimering med potentiellt felaktiga resultat som följd. SSBF rekommenderar att det vid riskutsatta planer ska presenteras vilken risknivå (både individrisk och samhällsrisk) som uppnås *efter* att riskreducerande åtgärder genomförts. Att verifiera åtgärderna ger ett transparent resultat och möjliggör ett tydligt och underbyggt beslutsfattande av SBK i riskfrågan. I COWI:s riskbedömning verifieras inte den slutliga risknivån tydligt efter förslagna riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen anser, i flertalet publikationer, att åtgärdsförslag ska verifieras

Risikanalyser Årstaberghsskolan

Risikanalysen utförd för skolan är även enklare karaktär där individrisk och samhällsrisk inte redovisas. Om skolan skulle vara det enda som byggs inom området skulle detta angreppssätt vara rätt. I aktuellt fall leder det tyvärr till en osäkerhet eftersom vi har två riskbedömningar som var för sig bedömer en delmängd av risken, dvs. det är svårt att skapa en helhetsbild. Detta påverkar, som sagt ovan, samhällsriskberäkningen i COWI:s analys.

Möjlighet till räddningsinsatser

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid utrymning från de planerade bostäderna. Om så är fallet bör det säkerställas att åtkomlighet för SSBF:s stegfordon och stegutrustning är möjlig. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014 -Og3. Vid en eventuell räddningsinsats i skolan är det en stor fördel att kunna komma nära byggnaden med räddningstjänstens höjdfordon. SSBF rekommenderar att skolan, så långt som det är möjligt, planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för våra höjdfordon mot byggnadens fasad skapas. Vid planering av ny bebyggelse och nya kvarter behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Inom aktuellt område behöver lokalgatorna förses med brandposter. För ett

konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL 2014-124.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Planområdet ligger i nära anslutning till Tvärbanans hållplats vid Årstaberg, Årstabergs pendeltågsstation och busstation som trafikeras av linjerna 134, 143, 154 och 160.

Kollektivtrafik

Det finns idag problem med korsande rörelser över spåren då gående ska ta sig till och från befintlig busstation och tvärbana. Det finns även problem för busstrafiken som ska ta sig över spåren till och från busstationen. Detta kommer att förvärras då antalet tåg kommer att öka på Tvärbanan när Kistagrenen öppnas. På Trafikförvaltningen förs det idag en diskussion om att flytta ut bussarna till Årstabergsvägen, för att minska antalet korsande rörelser samt att ansluta på något annat sätt till pendeltågsplattformen.

Kapacitet och Årstaberg station

För närvarande pågår en ombyggnation av Årstaberg pendeltågsstation för att minska trängseln. Från mitten av december 2015 så kommer Årstaberg pendeltågsstation att ha en ingång (nuvarande) och en helt ny entré bredvid den nuvarande. Det blir en ingång och en utgång, vilket ska skapa ett bättre flöde och minska trängseln för resenärerna.

Sjöviksbacken

Utmed Sjöviksvägen trafikerar linjerna 143 och 160 i nära anslutning till den planerade skolan inom planförslaget. Nya lokalgator planeras i anslutning till Sjöviksbacken. Befintlig trafikutredning visar att köbildningen blir långa i maxtimmen utmed Sjöviksbacken och mellan Årstabergsvägen och Årsta skogsväg. Det är viktigt att dessa inte försämrar trafiksäkerheten och framkomligheten för befintlig busstrafik och att det finns säkra och trygga gång- och cykelvägar till befintliga hållplatslägen. Eventuell utformning av hållplatsläget närmast den nya skolan ska ske enligt RiBuss.

Gång och cykelstråk samt cykelparkering

Det är viktigt att det finns gena gång- och cykelstråk till viktiga kollektivtrafikpunkter för planområdet, men att dessa inte krockar med befintliga stråk bland annat vad gäller det viktiga huvudstråket för cykel som går i nära anslutning till Tvärbanan och Årstabergsvägen. I den underliggande utredningen som behandlar cykel konstateras ytterligare behov av cykelparkeringar i nära anslutning till Årstaberg pendeltågsstation. I utredningen rekommenderas att man inom planområdet planerar för totalt 500 nya cykelparkeringsplatser. Det är positivt om man inom planområdet kan tillfredsställa de som bor i området och som vill kunna parkera sin cykel nära stationsområdet.

Buller och vibrationer

Området störs av buller och vibrationer från spårtrafiken från både järnväg och Tvärbanan. Det är positivt att planbestämmelser införts vad gäller buller, stomljud och vibrationer. Innan inflyttning sker i bostäder och lokaler ska verifierande mätningar utföras för att säkerställa att kraven formulerade i planbestämmelserna är uppfyllda.

Risk

Planförslaget ligger i nära anslutning till Tvärbanan. Säkerheten runt banområdet bör ses över ytterligare bland annat vad gäller spårskydd och kontakt bör tas med Filip Lindqvist, SLL Trafikförvaltningen.

Byggtid

Tvärbanans framkomlighet får inte heller påverkas negativt under byggtiden.

Avtal

Då Tvärbanan befinner sig i planområdets närhet bedömer Trafikförvaltningen att schakt- och anläggningsarbeten för den planerade exploateringen kan komma att påverka befintlig anläggning varför grundläggningsarbetena ska utföras i enlighet med SL:s föreskrifter. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planarbetet i den fortsatta utvecklingen av Årstaberg då den berör en viktig bytespunkt för de resenärer som åker kollektivt. Det finns risk för framtida kapacitetsproblem i denna bytespunkt, då ytterligare exploateringar placeras i nära anslutning.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd

Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd godkänner och överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till stadsbyggnadskontoret med följande tillägg.

Vi ser det som en mycket negativ konsekvens av högre och tätare bebyggelse att byggnaderna kommer att blockera solen från att nå områdets förskolegårdar under stora delar av året. Vi kan inte tillstyrka en plan som innebär att förskolornas utpekade vistelsezoner kommer att vara solbelysta endast under sommarmånaderna. Goda ljusförhållanden måste vara ett absolut krav i det fortsatta planarbetet. Vi menar att det är viktigt att stadsbyggnadskontoret i det fortsatta arbetet med att planera detta område i större utsträckning tar hänsyn till barnperspektivet, i detta fall barnens möjligheter till en hälsosam utemiljö. Vi vill också påtala vikten av stadsbyggnadskontoret i planarbetet tar in de boendes önskemål om samhällsservice och förutsättningarna för att etablera en större matvaruaffär i området. Något som i sin tur kan leda till positiva miljöeffekter såsom till exempel mindre bilåkande.

Förskola

Med den föreslagna byggnationen på ca 900 bostäder beräknar förvaltningen ett behov på 18 nya förskoleavdelningar. Om de 16 avdelningar som i nuläget är planerade är tillräckligt för att täcka behovet för området blir en fråga vid ett senare skede när det fastställts hur många nya lägenheter som kommer att

byggas samt hur stor andelen små lägenheter blir. Vidare anser förvaltningen att det är positivt att förskolorna får en vistelseyta/förskolegård på 10 kvadratmeter/barn. Övriga förskolor i Årstadal, befintliga och planerade, har förskolegårdar med ett genomsnitt på ca 5,6 kvadratmeter/barn.

Tät och hög exploatering

Stadens höga ambition gällande bostadsbyggnation har bl.a. medfört att husen planeras högre och tätare. Detta är något som medför både positiva och negativa aspekter för Packrummet. Positivt är bl.a. Packrummets närhet till kollektivtrafiken, som gör det gynnsamt och motiverat att bygga högt och tätt för att på så sätt få plats med fler bostäder. Negativt är dock att de höga och täta byggnaderna blockerar solen från att nå områdets förskolegårdar under stora delar av året. Solstudier redovisas för de olika årstiderna och enligt dessa kommer förskolornas utpekade vistelsezoner i kvarter 1, 2 och 3 endast vara solbelysta under sommarmånaderna. Bebyggelsens höjd och struktur påverkar möjligheten till goda ljusförhållanden vilket förvaltningen anser behöver tas hänsyn till i det fortsatta planarbetet.

Miljö, park och skola

Förvaltningen ser positivt på den planerade kvartersparken som kommer att vara ett välkommet tillskott till det annars parkfattiga Årstadal. Det är däremot viktigt att det redan från början planeras för ett hårt slitage även för kvartersparken. Årstadal står inför en fortsatt stor befolkningsökning. Idag bor omkring 6300 invånare i området men befolkningen förväntas öka till 14200 invånare inom några år, vilket motsvarar mer än 3500 nya bostäder. Årstadal har få parker, och dessa är relativt små (ca 0,2-0,5 ha) i relation till behovet och det höga besöksstrycket. Dessutom har förskolorna i området otillräckliga gårdar och är därför beroende av de allmänna parkerna, samtidigt som elever från skolan, som beräknas kunna inrymma 1200 elever, kan komma att se kvarter sparken som en förlängning av skolgården. Skolgården kommer att bli 4,4 kvadratmeter/barn och det blir naturligt att eleverna även söker sig till kringliggande grönområden. Förvaltningen ser det som positivt och viktigt att den befintliga naturmarken förädlas och förstärks för att kunna möta behovet från skolans elever samt förskolor och boende i hela Årstadal. Det är även viktigt att naturområdet ges en fysisk detaljutformning som redan från början gör naturområdet till den naturliga förlängningen av skolgården. Hägersten-Liljeholmen präglas av många barn och skolan är ett välbehövligt tillskott för att möta dagens- och framtida behov. Förvaltningen ställer sig också positiv till en fullstor idrottshall som skulle kunna nyttjas på kvällar och helger av föreningsverksamhet och allmänheten

Trafik

Förvaltningen anser att det kollektivtrafknära läget skulle kunna motivera ett ännu lägre parkeringstal än det föreslagna 0,5/lägenhet. Vidare är förvaltningen positiv till att förslaget bidrar till att boende och verksamma i Årstadal får en trevligare väg till kollektivtrafiken istället för som nu behöva röra sig genom ett industriområde, samt att det regionala pendlingscykelstråk, som går strax utanför planområdets södra gräns, förbättras. Trafiken från hämtning och lämning av elever och barn från skola och förskolorna, samt verksamheter, kan

komma att påverka bullernivåerna i kvartersparken negativt under morgon och eftermiddag. Hämtning och lämning sker längs lokalgator som passerar kvartersparken.

Särskilt uttalande

Samtliga partier i Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd anmälde ett särskilt uttalande.

”Stadsdelen växer och förskolor och skolor är ett välbehövligt tillskott för att möta dagens- och framtida behov. Vi tycker också att det är bra att man redan planerar en fullstor idrottshall som skulle kunna nyttjas på kvällar och helger av allmänheten. Det är viktigt att man redan bygger en skola för F9. Behovet av en högstadieskola kommer att växa i området. Vi anser att den tilltänkta skolan bör vara från F-klasser till åk 9.

I samband med byggnationer försvinner lokalytor för konstföreningen Stockholms största ateljéförening och WIP: Sthlm tvingas lämna sina lokaler. Verksamheten har funnits sedan 2006. Vi hoppas att staden hjälper till att hitta nya lokaler för verksamheten.”

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag att tillstyrka detaljplanen under förutsättning att:

- a) Ett helhetsgrepp för bullerfrågan tas där utformningen och placering av byggnaderna tar hänsyn till bullerexponeringen.
- b) Höghusen omarbetas eller utgår från förslaget.
- c) Det utreds vilken effekt bullerskärmar mot spåren får för området.
- d) Kompensationsåtgärder för att stärka det ekologiska sambandet utförs.
- e) Det genomförs en utredning som visar hur bebyggelsen påverkar halterna av luftföroreningar för området och om MKN riskerar att överskridas.

Sammanfattning

Miljöförvaltningen anser att platsen är lämplig för bostäder och att det finns många positiva inslag i förslaget. Förvaltningen anser dock inte att förutsättningarna för det bullerutsatta läget har beaktats i tillräckligt stor utsträckning. Förvaltningen bedömer att det går att få till en betydligt bättre ljudmiljö i området med ett antal justeringar av planen. Förvaltningen föreslår att det tas ett helhetsgrepp för området där åtgärder, utformning och placering av byggnader utgår från det bullerexponerade läget.

Buller

Planområdet är utsatt för buller från stambanan i sydost, Södra Länken i sydväst och Sjöviksbacken i nordväst. En förutsättning för att bygga bostäder, skolor och förskolor med god ljudstandard även i bullerutsatta lägen är att hänsyn till bullret tas i ett tidigt skede och finns med under flera steg i planeringsprocessen. Det är extra viktigt när området exponeras från olika typer av bullerkällor från flera håll. Planeringen vid bullerutsatta lägen bör ske efter följande steg:

- Motivera bostäder/skola/förskola på den aktuella platsen
- Överväg möjliga övergripande åtgärder för att sänka bullernivåerna, till exempel åtgärder för att minska trafiken.

- Utred andra åtgärder för att innehålla aktuella riktvärden, t.ex. bullervallar eller bullerskärmar.
- Välj byggnadstyp med hänsyn till trafikbullret, t.ex. stängda kvarter, lameller eller punkthus.
- Anpassa byggnaderna till trafikbullret, dvs. hur byggnaderna placeras för att skärma bullret.
- Planera lägenheterna utgående från trafikbullret, t.ex. boningsrummen mot tyst sida och kök, badrum och förråd mot bullrig sida.
- Använd i mindre omfattning lokala bullerskyddsåtgärder för att sänka trafikbullret utomhus, t.ex. hörnlösningar, burspråk, balkonger som skärmar buller.
- Överväg i begränsad omfattning speciallösningar, t.ex. inglasade balkonger eller specialfönster.

Miljöförvaltningen anser att buller primärt ska åtgärdas vid källan när så är möjligt. Övergripande åtgärder som en minskning av trafiken på stambanan är varken önskvärd, eller särskilt realistiskt. Det bör utredas vilken effekt bullerskärmar mot spåren skulle få för området. Läget med närheten till tågstationen och spåren kan jämföras med Älvsjö station. En eventuell bullerskärm kan med fördel gestaltas med växtlighet för att bli en del av det parkstråk som planeras längs spåret.

Planområdets närhet till Essingeleden, E4:an och Södra länken gör att området kommer att ha höga bakgrundsnivåer. Bullret sprider sig på stora avstånd från dessa bullerkällor och faller ner likt ett bullerregn vid bebyggelsen. Att genomföra övergripande åtgärder för att biltrafiken på Södra länken, E4:an och Essingeleden ska minska i sådan omfattning att det påverkar bullernivåerna för området bedöms inte heller som realistiskt.

Vid val av byggnadstyp och dess utformning är slutna kvartersbebyggelse den byggnadsform som skärmar buller bäst och kan skapa "tysta" utemiljöer. Lameller kan skärma bullret och skapa en "tyst sida" om bullret inte kommer från flera håll. Punkthus är svårast i så här utsatta lägen och för höga hus råder speciella förhållanden som man behöver ta hänsyn till i planeringen. Höghusen i förslaget är planerade som punkthus och får en bullerdämpad sida på de första 7 våningarna tack vare kvartersstrukturens skärmande effekt, men från 8 våningar och uppåt ligger nivåerna mellan 56-70 dBA. Förvaltningen anser inte att dessa byggnader är lämpade för bostäder och att de därför bör utgå, eller tas ner i höjd så att de får samma höjd som övriga byggnader i kvartersstrukturen. Utformningen av de tre byggnaderna närmast stambanan har inte heller tagit hänsyn till områdets förutsättningar i tillräckligt hög grad och ger inte den bullerskärmande effekt som den har potential till. Förvaltningen föreslår att de tre punkthusen byggs ihop med kompletterande bebyggelse vilket skapar en bättre ljudmiljö för området samtidigt som det ersätter en del av de bostäder som försvinner om höghusen tas bort.

Men det finns även positiva inslag i förslaget. Utformningen av hörnlägenheterna närmast stambanan och Årstabergsvägen visar att det genom planering av lägenhetsutformning och byggnaders placering går att få till bra lösningar. Sovrummen bör dock i så stor utsträckning som möjligt förläggas mot bullerdämpad sida.

Den bullerutredning som är gjord visar att det med tekniska lösningar går att klara riktvärdet, men den redovisar inte vilken ljudnivå som planområdet får i marknivå. Förvaltningen anser att bullerutredningen bör kompletteras och även redovisa ljudnivån i markplan.

För att den park som tillskapas i området ska vara anpassad för rekreation och utevistelse anser förvaltningen att så låga nivåer som möjligt ska eftersträvas. Det är särskilt viktigt då den är planerad att utnyttjas av förskola och skolan som ett komplement till förskolegårdar och skolgården. För att få ner ljudnivån i parken kan gröna bullerskärmar uppföras mot Sjöviksbacken. Ljudnivån för nya förskole- och skolgårdar bör inte överstiga 55 dBA ekvivalent om det finns förutsättningar att uppnå detta.

Luftföroreningar

Förvaltningen framförde i underlaget för miljö- och hälsofrågor att planområdet enligt luftföroreningskartorna har relativt höga halter av luftföroreningar. Trots det har det inte gjorts någon luftföroreningsutredning för området. Med tanke på förslagets utformning med sluten bebyggelse mot Årstabergsvägen finns det risk att luftomblandningen kan minska och halterna av luftföroreningar öka, därför anser förvaltningen att en utredning behöver utföras som redovisar vilka luftföroreningshalter som förväntas inom planområdet efter bebyggelsen och om genomförandet av detaljplanen medverkar till att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.

Natur

För att de biologiska värdena inom Årstaskogen ska bevaras långsiktigt krävs att spridningsmöjligheten mellan grönområdena österut och västerut upprätthålls. Idag går ett relativt svagt men strategiskt viktigt spridningssamband över planområdet och vidare västerut via ekområden söder om Nybohovsbacken. Barriärer som skär av arters spridningsvägar kan på sikt utarma Årstaskogens flora och fauna. För att minska fragmenterings- och barriäreffekter är det viktigt att prioritera de stora kärnområdena och deras spridningszoner i planeringen.

Den ekologiska utredningen som gjorts visar att sambandet försvagas och att ek, tall och ädellövträd bör planteras på strategiska platser som en kompensationsåtgärd. Förvaltningen anser att skolbyggnaden bör förses med ett grönt tak som gynnar spridningssambandet med inslag av död ved på taket som en kompensationsåtgärd. Gröna tak ger även andra ekosystemtjänster som fördröjning av dagvatten och bullerabsorberande egenskaper och har en kylande effekt vid värmeböljor.

En analys av parker, torg och naturmark i Årstadal visar att det råder brist på parker och grönytor i närområdet. Förvaltningen är därför positiv till förslaget att tillskapa en park i området.

Förvaltningen föreslår att parken förses med trädplantering och flora som även kan stärka det ekologiska sambandet. Miljöförvaltningens ekologer står till förfogande i den fortsatta planeringen av kompensationsåtgärder och genomförandet av förstärkningsåtgärder.

Skolgårdens och förskolors yta och utformning

Det saknas nationella riktlinjer för storlek på friytor för barns lek och utevistelse vid förskolor och skolor. Varje kommun får ställa upp egna normer

för storlek och innehåll på skol- och förskolegårdar. Av 8 kap. 9 § plan- och bygglagen framgår dock att om tomten ska bebyggas med en eller flera bostäder eller lokaler för fritidshem, förskola, skola eller annan jämförlig verksamhet, ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse.

Miljöförvaltningen har tagit fram en vägledning för utemiljö vid skolor och förskolor. Med optimala förhållanden bör en förskole- eller skolgård ha plats för minst 30 kvm/barn. Förvaltningen anser att det bör vara målsättningen vid nyproduktion, men är väl medveten om att det är väldigt svårt att få till så stora ytor i många delar av staden. Mindre yta kan accepteras om det kompenseras med högre ambition på utformningen av gården och dess kvalitet. För att säkerställa att en gård har tillräckligt hög kvalitet kan lekvärdesfaktor användas som ett redskap i planeringen. Lekvärdesfaktor är ett redskap som tagits fram av Malmö stad. Principen innebär att man kan betygsätta och beskriva gårdens lekvärdesfaktor genom att betrakta sju olika kvalitetsaspekter: friyta, zoner, avgränsning av gården, tillgänglighet, integrering av lekutrustning i landskapet, vegetation och topografi, samspel mellan ute och inne samt möjlighet till förståelse av sin omvärld.

Naturmarken norr om skolgården har höga ekologiska värden som riskerar att förloras om skolgården skulle ta den marken i anspråk. Förvaltningen anser att förslaget har gjort en bra avvägning för ytan på skolgården och värdet att bevara den ekologiska spridningszonen. Öppen naturmark närmast skolan är dessutom en resurs för skolan även om det inte är planlagd som skolgård.

Enligt planförslaget ska en park och lekplats inrättas söder om skolan och tanken enligt förslaget är att den ska kunna samutnyttjas mellan skola, förskola och boende i området. Med tanke på det anser förvaltningen att en skolgård på 4,4 kvm/barn kan accepteras om den i övrigt uppfyller tillräckligt hög kvalitet. För att gårdarna ska erbjuda en ur hälsosynpunkt bra vistelsemiljö anser förvaltningen att de bör utformas så att trafikbullret inte överstiger 55 dBA ekvivalent ljudnivå på hela gården. Förvaltningen anser att det bör utredas vilka åtgärder som är möjliga för att klara detta.

Dagvatten

Planområdet består i dagsläget till stora delar av hårdgjorda ytor där vattnet leds bort i dagvattenbrunnar. Med förslaget minskar de hårdgjorda ytorna något. Dagvattenutredningen visar att dimensionerande flöden för hela området minskar med 15 l/s (2,2%). Med den klimatfaktor som används för planering i Stockholm hamnar det dimensionerande flödet på ca 918 l/s, dvs en teoretisk ökning med omkring 20 %. För att klara den dimensionerade ökningen föreslår utredningen ett antal åtgärder för dagvattenhanteringen i området. Bl.a. gröna tak på skolbyggnaden, diken mellan naturmark och skolgård samt genomsläppliga material på skolgården. Förvaltningen föreslår att det även bör studeras om det går att göra öppna dagvattenlösningar på kvarters- och parkmarken som anläggs. Ett redskap som kan vara till hjälp i planeringen är att använda sig av en Grönytefaktor (GYF) där både gröna, sociala och dagvattenfrågor hanteras. Exempel på planering med GYF kan hämtas från Norra Djurgårdsstaden och Årstafältet.

Energi

Kommunfullmäktige har beslutat om en färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm till år 2050. Av färdplanen framgår att några av förutsättningarna för att målet om fossilbränslefrihet ska uppnås, är att nyproducerade byggnader har låg energianvändning och att alternativa energikällor som till exempel solenergi får en större marknadsandel. Miljöförvaltningen anser att nyproducerade byggnader så långt möjligt bör utformas så att de lämpar sig för installation av solceller eller solfångare och att läget gör att det finns goda förutsättningar för solenergi på flera av taken i området. Optimal utformning är tak i syd/sydvästläge med en taklutning på 25 – 45 grader.

Klimatsmarta transporter

Förvaltningen anser att förslaget har tagit hänsyn till planområdets centrala läge med god anslutning till kollektivtrafik och stadens cykelleder på ett bra sätt. Planförslaget redovisar ett lågt parkeringstal för bilar vilket förvaltningen bedömer är befogat med tanke på planområdets centrala läge och goda tillgång till kollektivtrafik. Det är även positivt att planförslaget redovisar plats för bilpool. Förvaltningen anser att bilpoolsplatserna med fördel kan förses med laddstationer och vara avsedda för elbilar. För att främja användningen av cykel är det positivt att det har satsats på cykelparkeringar i området. Förvaltningen vill även berömma hur förslaget har tagit sig an korsningen mellan pendeltågsstationen och cykelstråket. Genom att separera dessa från varandra minimeras konflikt- och olycksrisk.

Sammanvägd bedömning

Staden har ett övergripande mål att 140 000 nya bostäder ska produceras till år 2030 och enligt stadens översiktsplan *Promenadstaden* bör ny bebyggelse lokaliseras där det finns god tillgång till kollektivtrafik och service. Förvaltningen anser att det finns starka motiv till att bebygga området med bostäder. En förutsättning för att planen ska tillstyrkas är dock att förslaget utgår från bullerexponeringen i det fortsatta planarbetet och utformning och placering av byggnader görs för att anpassas till de höga bullernivåerna för området. Om planen omarbetas och anpassas till det bullerutsatta läget anser förvaltningen att platsen har goda förutsättningar för att bli ett attraktivt bostadsområde med en god bostadsmiljö.

Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen får som svar på remissen framföra att diskussioner pågår med Utbildningsförvaltningen och Sisab om att uppföra en fullstor idrottshall under mark. För att bygga denna idrottshall kan tekniska installationer och en angoringsbyggnad behöva tillkomma på markytan ovan hallen, om högst en eller två våningar, vilket detaljplanen bör medge. Förvaltningen ser positivt på att spontanidrottsytor skapas på skolgården och parkmarken då det är ont om idrottsytor i närområdet.

I övrigt har förvaltningen inte något att erinra mot förslaget

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret har fortlöpande framfört synpunkter under planarbetet. I det fortsatta planarbetet behöver ett antal frågor studeras vidare:

- Behov av bullerskarm längs järnvägen och lämplig placering av en sådan med tanke på framtida utbyggnad av nytt spår.
- Bullerskarm i parken mot Sjöviksbacken.
- Möjlighet att utöka allmän plats mot bostadskvarteret vid torgytan vid pendeltågsstationen.
- Behov av inlastning, sophantering etc. till lokal som avses inrymma matbutik.

Fastighetskontoret

Packrummet 9-12 är idag huvudsakligen bebyggd med industribyggnader från tidigt 60-tal. Några är nyare. En av dessa med adress Årsta Skolgränd 12 B hyrs av fastighetskontoret från Ikano Bostad som är tomträttsinnehavare till fastigheterna Packrummet 9-12 efter förvärv från tidigare ägare. I juni 2006 tecknades ett 10-årigt hyresavtal mellan fastighetskontoret och dåvarande hyresvärd Fabège Fastigheter i Sverige AB. Fastighetskontoret i sin tur tecknade ett 10-årigt likalydande hyresavtal med Ateljéhuset Årstaberg Ekonomiska förening för upplåtelse av närmare ett 100-talet ateljéer och mindre verkstäder m.m. som då iordningställdes för den nya verksamhetens behov.

Enligt planförslaget som nu är ute på samrådsremiss, föreslås denna byggnad liksom övriga industribyggnader i området att rivas, för att ge plats åt de nya bostäderna. Totalt handlar det om cirka 900 lägenheter, 16 förskoleavdelningar, 1500 kvm lokaler samt 12000 kvm garageyta med 460 bilplatser som därefter ska byggas. Planen för den blivande nya skolan som SISAB ska bygga, upptar drygt 11 000 kvm vilket möjliggör en F-9 skola för cirka 1200 elever. Den blivande ytan för nya verksamhetslokaler uppgår till 1500 kvm vilket betyder att den ateljéverksamhet som idag bedrivs i byggnaden med adress Årsta Skolgränd 12 B, inte inryms. De blivande lokalerna är troligen också spridda i bottenplanen på bostadshuset. Fastighetskontoret hyr idag cirka 3 700 kvm som är uppdelat på knappt 100-talet rum fördelat på två våningsplan.

Fastighetskontoret har varit i kontakt med sin andrahandshyresgäst Ateljéhuset som anför att man i första hand vill att den nuvarande byggnaden ska bibehållas för att kunna användas på samma sätt som idag av de drygt 90-talet medlemmar som har sin dagliga verksamhet förlagd där. De utgörs bland annat av konstnärer, formgivare och fotografer. Såväl hyresavtalet mellan fastighetskontoret som hyresgäst och hyresvärden liksom andrahandsavtalet mellan fastighetskontoret och Ateljéhuset, löper med indirekt besittningsskydd. Om hyresavtalet med fastighetskontoret sägs upp för att hyresvärden ska riva huset kan hyresvärden i stället för ekonomisk ersättning anvisa hyresgästen en annan godtagbar lokal/lokaler. Detta torde dock vara svårt och hyresgästen anför också att lokalerna specialanpassades för den dagens verksamheten redan 2006. Arbetet bekostades av dåvarande hyresvärd. I besittningsskyddet ligger också att hyresgästen har rätt till skäligt uppskov med avflyttningen. Av det skälet är det också viktigt att snarast få besked om när rivningen av just denna byggnad är planerad om byggnaden av olika skäl inte är möjlig att behålla i den nya planen. Enligt planförslaget ske de befintliga byggnaderna på den blivande kvartersmarken rivas etappvis. Det framgår dock inte vilka som ska rivas först respektive sist. Fastighetskontoret ser idag stora svårigheter i att hitta liknande lokaler som ersättning. Ett samarbete för att hitta konstruktiva lösningar

tillsammans med andra förvaltningar och bolag i staden samt Ikano Bostad måste därför till. I slutänden torde de falla på stadens lott att på ett godtagbart sätt lösa frågan.

Planförslaget redovisar på en del av Årsta 1:1 och angränsande mindre del av Packrummet 9-12, uppförande av en ny grundskola F-9, för cirka 1200 elever. Marken ska upplåtas till Sisab med tomträtt till skillnad från kvartersmarken inom Packrummet 9-12 som föreslås säljas. Idag är Stockholm stad ägare av all mark. På området för den blivande skolan finns idag baracker som inrymmer förskola för cirka 200 barn. Barackerna har tidsbegränsat bygglov ska rivas och verksamheten flyttas till nya ersättningslokaler i Årstadal och kring Liljeholmstorget.

För den nya skolan som benämns Sjöviksskolan, ingår även en gymnastiksal. Den är belägen under skolgården. I samrådsunderlaget anges att stadens förvaltningar ska utreda möjligheten att i stället bygga en fullstor idrottshall under skolgården. En sådan skulle användas under dagtid av skolor och kvällar och helger av föreningslivet. Det finns idag ett stort behov i Stockholm av ytterligare idrottshallar. Tillgången av idrottsanläggningar i denna del är förhållandevis låg. Antalet invånare beräknas inom några år öka från 6300 till drygt 14000 vilket naturligtvis också ökar behovet. Om en fullstor idrottshall skulle byggas kan det vara lämpligt med en tredimensionell separering av marken för att skilja den underjordiska hallen från ovanpåliggande skolgårdsmarken tillhörande skolan. Hallen skulle därvid kunna utgöra en egen fastighet. Om en fullstor idrottshall ska byggas, är det ett uppdrag som åvilar fastighetskontoret. Om en gymnastiksal/mindre gymnastikbyggnad ska uppföras, svarar Sisab för detta enligt den gränsdragning som staden tidigare kommit överens om.

Fastighetskontoret har varit i kontakt med idrottsförvaltningen i denna fråga och fått till svar att förvaltningen inte kommer att föreslå att en fullstor idrottshall byggs i anslutning till Sjöviksskolan. Det anförda skälet är att det inte finns utrymme i budgeten och att Sisab bygger en hall med måtten 18x36 meter, vilket är godtagbart för barn- och ungdomsidrotten.

Trafikkontoret

Trafikkontoret tycker att det har varit en bra dialog under planens framtagande och är positiva till att stor hänsyn har tagits till trafik- och förvaltningsaspekter

Bilparkering

Trafikkontoret tycker att det är ett bra förslag att gatorna avgiftsbeläggs för att motverka långtidsuppställning samt öka tillgängligheten för korttidsuppställning. Dock har kontoret inte möjlighet att utlova att detta kommer att realiseras, utefter de politiska direktiv kontoret har i dagsläget. Parkeringstalet på 0,5 motsvarar det generella bilinnehavet i området. Om byggherren erbjuder mobilitetstjänster kan detta p-tal eventuellt sänkas ytterligare. Förslag på mobilitetstjänster är: lådcykelpool; attraktiva cykelparkeringar med hög tillgänglighet - stöldsäkert och väderskyddat; informationspaket om alternativa färdmedel (fokus på gång, cykel och kollektiva) eller att öppna garagen för samnyttjande.

Kontoret önskar att PYTT-parkeringen, som finns i området idag, kvarstår tills det att vi fått nya politiska direktiv angående eventuell avgiftsbeläggning.

PYTT-parkering innebär tillåten parkering på ena sidan gatan och att en dag i veckan är avsatt som städdag och att det på andra sidan gatan är ständigt parkeringsförbud.

Skola

Personalparkeringsefterfrågan bör tillgodoses inom fastighetsmark. Om detta inte kan göras bör parkeringsplatser köpas i angränsande fastigheter. I det fall att parkeringstalet skall reduceras bör skolan erbjuda mobilitetstjänster i en omfattning som motsvarar det aktuella sänkningen.

Bilpoolsplatser

Kontoret vill inte att bilpoolsplatsernas placering gör att backning över gångbana kommer att vara en förutsättning för att komma ut från bilplatserna.

Cykel

Trafikkontoret gläds åt hanteringen av cykeltrafikens behov. Viktigt att trygga, gena och flacka cykelbanor finns även för skolbarnen och att tillgängligheten till skolans cykelparkering är god. Längdslutningen bör inte överstiga 5%.

Biltrafik

Sjöviksbacken får en ny korsningspunkt och får totalt tre korsningspunkter på en sträcka av 100 meter. Detta innebär en trafikosäkerhet för gående och cyklister längs med Sjöviksbacken samt en rörig situation för motorfordonstrafiken. För att minska antalet konfliktpunkter kan enkelriktning eller förbud mot vänstersväng bli aktuellt i den södra tillfarten.

Park

Satsningen på den centrala kvartersparken är mycket viktig, både som komplement till förskolans gård, men också för boende i alla åldrar. Det är angeläget att parken får bra ljusförhållanden. Naturmarken norr om Packrummet blir viktig för boende samt förskole- och skolbarn trots stora nivåskillnader. Satsning på lek för barn i olika åldersgrupper är angeläget i naturområdet, då det är stor brist på lekplatser i Årstadal/Årstaberg. Många förskolor i Årstadal har extremt små förskolegårdar.

Tillgänglighet

För att klara stadens tillgänglighetsmål skall gångytor inte ha högre lutning än 2% för att betraktas som tillgängliga. 5% accepteras på kortare sträckor, som ramper eller dylikt.

Trappor ska utformas så de blir tillgängliga och användbara och att det finns alternativa vägar för dem som inte klarar trappor.

Drift/Underhåll

I Detaljplanen för kv. Packrummet Årstaberg, samrådshandling 30 september 2014, på sida 8 står att "fri höjd under utskjutande byggnadsdelar ska vara minst 3 m över gångbana", vilket inte är tillräckligt för drift- och gatuunderhåll. T.ex. "lilla läggaren", som lägger asfalt upp till 3,5 m bredd, med uppfällt tak, är från 3 m hög (helt nedfällt tak) till 3,5 m hög (helt uppfällt). Alltså fri höjd ska vara minst 3,5 m för gatuunderhåll. Gator och torg

överlämnas till TK, när hela området är bebyggt, för att undvika att ytorna slits av byggtrafik under byggtiden.

Snöröjning

Kommuntekniska ytor ska finnas i området för att driften ska fungera. I ytterstaden plogas snön till vallar som får ligga kvar tills den smälter till skillnad från innerstaden där snön plogas till vallar som regelmässigt kör bort. Fri bredd för renhållningsfordon 2,5 m mellan fast hinder och fasad.

Avfallshantering

Sophantering ska ske på fastighetsmark och om dockningspunkter förläggs på gatumark ska avtal upprättas mellan staden och fastighetsägaren där det framgår att staden inte ansvarar för vinterväghållningen på platsen.

Dagvatten

Takvatten och dagvatten från fastigheter får inte släppas ut på gatumark. Inga stuprör utanpå fasader.

Buller och luftkvalitet

Sjöviksbacken är det stora stråket genom området med livlig trafik. Busstrafiken kommer att intensifieras med en buss var 5:e minut. Det är viktigt att säkerställa att luftkvaliteten och bullernivåerna kommer att ligga på en sådan nivå att det är lämpligt för barnen att vistas på skolgården och i stadsparken.

Lantmäterimyndigheten

Förskolegårdar

Lantmäteriet menar att det bör vara ett S2 även på innergårdarna för att n1 och n2 kan tillämpas. Man undrar också om det är det något som hindrar att man sätter BCS2 på hela kvarteren 1 och 2.

Gräns mellan kvarter och allmän plats

Det går inte att urskilja hur gränsen ska dras i höjdlid i fallen TORG(C) och PARK(E). C säger bottenvåning och våning ett, men det blir galet för fallet TORG(C)? I fallet PARK(E1) bör det framgå att elnätsstationen är underjordisk Kanske Park(E2) kan användas för att särskilja.

Utkragningar byggnadsdelar

Lantmäteriet noterar att utkragning får ske över allmän plats med ganska kraftiga "balkongboxar". Eventuellt bör detta regleras genom att införa användningar LOKALGATA(BC) vilket därmed blir en 3D-fastighetsbildning.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet har ingen erinran mot den föreslagna förändringen av planområdet från industri och parkering respektive park till ett nytt bostadsområde med förskolor, skola och lokaler. I sammanhanget vill dock rådet beklaga att så många konstnärer blir av med sina ateljéer. Staden borde försöka att hitta ersättningslokaler inom sitt eget fastighetsbestånd. Skönhetsrådet uppskattar att stadsbyggnadskontoret i planeringsarbetet

prioriterat skolans placering och lagt den längre in i området och att byggnaden ges ett eget arkitektoniskt uttryck. Rådet ser däremot ett problem med den mycket höga exploateringen i övrigt eftersom den får konsekvenser för såväl de boende som för stadsmiljön. De kringbyggda gårdarna blir små och mörka och gårdsytorna kommer till stor del användas av förskolorna i form av utsläppsgårdar och likaså avgränsade ytor för barnens behov av utevistelse och lek. Rådet har egentligen ingen erinran mot att man planerar höga hus i området - närheten till Liljeholmskajen och stadslandskapet skulle kunna motivera högre byggnader och de tre friliggande punkthusen har en god placering. Problemet, som rådet ser det, är att de riktigt höga byggnaderna är omotiverade i den planform man valt, inställda i ett trångt kvarter och att exploateringen där blir allt för hög samt att den lilla kvartersparken som stadsbyggnadskontoret ansträngt sig för att planera in kommer att hamna i skugga större delen av dagen. De höga husen kommer också att vara mer bullerutsatta vilket kommer att få konsekvenser för gestaltningen. En stor planeringsbrist är att planområdet saknar självklara kopplingar till sin omgivning varken mot nordväst, sydväst eller öster kommer översiktsplanens intention om Promenadstaden att uppfyllas utan den nya bostadsbebyggelsen kommer att bilda en enklav.

Det saknas ett självklart promenadstråk genom området från pendeltågsstationen/snabbspårvägen mot Årstaberg, Sjövikshöjden och Sjövikskajen. Stadsbyggnadskontoret har i förslaget prioriterat en kvarterspark, vilket rådet i och för sig anser vara positivt, men det hade varit önskvärt att det ena inte behövt utesluta det andra.

Det planerade torget vid järnvägen ligger i ett försänkt läge som nås via en tunnel under spårområdet. Det regionala pendelcykelstråket som löper från Södermalm, via Årstabron och vidare söder ut passerar över torgytan så att gående tvingas under ännu en viadukt innan trapporna som leder upp i planområdet nås. Rådet anser att lösningen är allt annat än optimal - en kulvert och en "planskild korsning" med en torftig torgyta i nedstänkt läge kommer inte att bli en inbjudande entré till bostadsområdet.

Sammanfattningsvis är Skönhetsrådet således positivt till bostäder och en ny skola inom planområdet men med hänvisning till att planen har så allvarliga brister har rådet beslutat att avstyrka planförslaget i föreliggande utformning.

Stockholms Stadsmuseum

Stadsmuseet anser att ny bebyggelse kan accepteras på platsen. Stadsmuseet kan även acceptera rivning av den befintliga bebyggelsen inom kvarteret Packrummet samt berörda förskolebaracker inom fastigheten Årsta 1:1. Stadsmuseet anser även att höga hus på platsen kan prövas. I och med att det pågår planarbete för ett flertal höga hus runtom i Stockholms stad, anser Stadsmuseet att en samlad studie som redovisar inverkan på stadsbilden av alla planerade höga hus i staden först bör tas fram.

Stadsmuseet avstyrker den del av planen som berör skolan och de tre 16 våningshusen i nordost (kvarter 5). Förslaget innebär ett kraftigt intrång i ett fornlämningsområde. Förslagen markutformning och placering av byggnader utplånar den äldre vägsträckningen Årtaskogs väg samt röset RAÄ 10:2 och tar ingen hänsyn till de militära lämningarna. Stadsmuseet anser att fornlämningarna bör ses som en tillgång i miljön som tillför en historisk

koppling i det nya området. Fornlämningarna utgör utmärkta exempel för att ge kommande generationer möjlighet att ta del av områdets historia. Om fornlämningar kommer att beröras av planerad bebyggelse eller annat måste tillstånd till detta inhämtas från Länsstyrelsens kulturmiljöenhet. I och med att planområdet ligger inom ett fornlämningsområde är det möjligt att även oregistrerade fornfynd eller fornlämningar kan finnas i marken. I den händelse något sådant framkommer under arbetets gång måste arbetet omedelbart avbrytas och händelsen rapporteras till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Råd för funktionshindersfrågor vid stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden

Rådet förutsätter att det är en femledarstation i den nya nätstationen som ska byggas.

Rådet förutsätter att behovet av bostäder enligt SoL och LSS undersöks i detta projekt.

Rådet ser helst att sophanteringen i fastigheterna löses genom att sopnedkast finns i varje trapphus (via sopsug). Om detta inte är möjligt bör sophanteringen utformas på ett sådant sätt att både hushållssopor och skrymmande avfall (grovsopor) kan lämnas i utrymmen som nås via inomhusförbindelse utan nivåhinder och hinder i form av tunga dörrar. I båda fallen ska det vara användbart för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga eller andra funktionsnedsättningar. Väljs trots allt en lösning med kvittblivning av hushållssopor utomhus anser rådet att avståndet från entré till sopnedkastet inte bör överstiga tio meter.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering väljer att inte lämna några synpunkter

Övriga remissinstanser

Fortum Distribution AB

Åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. Fortum Distribution har en befintlig nätstation vid Årstaskogs väg 9 som måste flyttas om detaljplanen genomförs. Nätstationens placering i detaljplanen måste flyttas ned till lokalgatan med stationens långsida längs gatan för att tillgodose tillgänglighet samt utrymme för 0,4kV och 11kV distributionskablar. Fortum Distribution AB har befintliga urdriftagna 33kV och 110kV kablar längs med Årstabergsvägen som kan komma i beröring med planområdet. Fortum Distribution AB står för borttagning av kablar i samband med byggherrens markarbeten. I övrigt har vi ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

Fortum Värme

Hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Vidare utredning får visa om behov av flytt finns.

Vi kan erbjuda fjärrvärme, dock kan en anslutningsavgift behöva tas ut.

Sakägare

Ateljéhuset wip

Styrelsen för Ateljéhuset wip:sthlm vill härmed lämna synpunkten att huset Packrummet 12 (Årsta Skolgränd 12-14), där ateljéhuset sedan 2006 är hyresgäst, bör bevaras.

Ett rikt kulturliv är vitalt för Stockholms Stad. Att stadens invånare har tillgång till och erbjuds kultur är viktigt ur flera aspekter. För Stockholm, som också gör anspråk på att vara Skandinaviens huvudstad, behövs också en rik kulturscen för att attrahera besökare.

Ateljéhuset wip:sthlm är genom sin storlek och välfungerande verksamhet en viktig aktör i Stockholms kulturliv. En flytt skulle innebära stora konsekvenser för de som arbetar här, under lång tid. Om huset får finnas kvar kan i stället Ateljéhuset wip:sthlms medlemmar användas som en resurs för de nya bostadsområdena i och runt Årstaberg. Vi vill betona vikten av en strategi från Stockholm Stads sida för att skapa goda, långsiktigt hållbara arbetsvillkor för Stockholms kreativa verksamheter, det skapar möjligheter för oss att bidra till stadens utveckling.

Ateljéhuset wip:sthlms betydelse

Ateljéhuset wip:sthlm är Stockholms största ateljéförening, och har en viktig plats i stadens kulturliv. 95 medlemmar har sin dagliga arbetsplats här. Till största delen konstnärer, men även fotografer, scenografer, illustratörer, koreografer och formgivare, vilket ger en dynamisk mångfald i huset. Det som produceras här kommer Stockholms invånare till del på gallerier, museer, konsthallar och scener. Dessutom på sjukhus, T-banestationer och i gaturummet genom offentliga konstnärliga gestaltningar. Ateljéhuset wip:sthlm drivs som en ekonomisk förening och alla som arbetar här är professionella, ett stort antal välkända namn finns i huset. Verksamheten är bred och syns både i Stockholm, Sverige och över hela världen. Regelbundet får konstnärer i huset privata stipendier, statliga arbetsstipendier och stora offentliga uppdrag. Det är ett tecken på hög konstnärlig kvalitet, och många av konstnärerna ställer också ut på väletablerade gallerier och institutioner i Stockholm och internationellt. Som exempel kan nämnas Moderna Museet, gallerierna Magnus Karlsson, Lars Bohman, Riis, Nordenhake och Andersson/Sandström, konsthallar som Artipelag, Bonniers Konsthall och alla dessa institutioners internationella motsvarigheter.

Trycket på föreningen är högt, med ca 200 personer stående i kön. Ateljéhuset wip:sthlm bildades 2006, efter att två stora ateljéföreningar, Miinchen (hemmahörande i Miinchenbryggeriet) och Örnen (hemmahörande i Örnsberg) varit tvungna att flytta från sina arbetsplatser. Konstnärerna byggde med ideella krafter - och med ekonomiskt stöd från stat och kommun - upp en välfungerande verksamhet, med ateljéer, verkstäder och utställningslokal. Det stora antalet medlemmar ger ett möte mellan konstnärer och andra kreativa yrkesgrupper, mellan olika verksamhetsområden och mellan olika generationer, något som är ovanligt i Stockholm. Det är dessutom en av två föreningar i staden med riktiga verkstadslokaler, något som är av stor betydelse

för medlemmarna. I wip:konsthall, föreningens utställningslokal, visas ständigt utställningar av konstnärer både från huset och utifrån, och lokalen används även för konstnärlig verksamhet riktad till barn, konstnärs samtal och paneldiskussioner med inbjudna gäster.

Föreningens långvariga hyreskontrakt, med Stockholms Fastighetskontor som mellanhand gentemot fastighetsägaren, har möjliggjort det som Stockholms Stad bör sträva efter att ge både konstnärer och andra inom kultursektorn: långsiktighet och trygghet i arbetssituationen. Ateljéhuset har kunnat söka och hitta sin form, utan att påverkas av rivningshot och kortidskontrakt.

Ateljéhuset wip:sthlm har gett trygga arbetsvillkor för många konstnärer och bidrar till att göra Stockholm till en intressant plats för konstnärer att bosätta sig på, eftersom tillgång till arbetslokaler är en mycket viktig faktor. De första årens uppstartsarbete tog mycket kraft men resulterade i en välfungerande verksamhet, och det skulle vara olyckligt att behöva börja om från början på en ny plats. En flytt skulle få stora konsekvenser under lång tid. Om huset får finnas kvar skulle verksamheter kunna tillföras, med t.ex. mer publik verksamhet genom wip:konsthall, barnkulturell verksamhet, tillfällig uthyrning av projektateljéer till konstnärer och konsthantverkare, kursverksamhet etc. Allt detta skulle knyta an till det som finns här i dag.

Husets ålder, skick och anpassade lokaler

Ateljéhuset hyr drygt 3 680 kvadratmeter av huset, som är byggt 1994 och i gott skick. 2006 specialritade en arkitektfirma tillsammans med en grupp konstnärer rumsindelningen i ateljéhuset, helt anpassat efter verksamhetens behov. Dåvarande fastighetsägaren bekostade bygget. Fördelat på två våningar finns 83 enskilda ateljérum med stora väggytor, en stor träverkstad och flera mindre verkstäder (för gips, metall etc.). Dessutom finns wip:konsthall, en utställningslokal med stort ljusinsläpp, en projektateljé och fyra pentryn, ett antal toaletter, duschar m.m. Huset har två varuhissar till lastkaj och två stora personhissar, helt nödvändiga för leverans av konstverk och material. Huset håller även hög klass säkerhetsmässigt, vilket är viktigt med tanke på all värdefull utrustning och konst som ska försäkras. Stockholms Stad och Statens Kulturråd har genom åren investerat ca två miljoner kr i verksamheten, främst genom bidrag till verkstäder och utställningsverksamhet. Det skulle kosta mycket att anpassa en ny lokal någon annanstans efter denna verksamhet, och samhällsekonomiskt kan det tyckas som ett slöseri att riva ett så pass nybyggt hus. Packrummet 12 ligger i princip inom Kvarter 1 i planförslaget (se ritning). Resten av kvarteren kan byggas även om huset sparas. Det finns i huset, som nämns ovan, potential för utveckling inom angränsande områden till ateljéverksamheten.

Situationen för Söderorts ateljéföreningar i planerna för det framtida Stockholm

Det finns i dag ateljéföreningar i Liljeholmen, Västberga, Slakthusområdet och andra platser i Söderort som har en osäker framtid. De ligger, liksom Ateljéhuset wip:sthlm, i områden med småindustriell karaktär som är attraktiva för bostadsbyggande under de närmaste åren. Under samrådsmötet 20 oktober diskuterade en representant från Ateljéhusets styrelse denna fråga med Ronnie Kristola från Stadsbyggnadskontoret, och påpekade behovet av en långsiktig strategi från Stockholms Stads sida. Många konstnärer kommer att stå utan

ateljéer om några år om ingen tar ansvar för situationen, vilket i sin tur kan drabba Stockholms kulturliv negativt. För att Stockholms konstliv ska blomma behövs överblickbara arbetsförhållanden för den enskilda konstnären. Utställningar planeras ofta flera år i förväg, och den trygghet som en stadig arbetslokal ger är ovärderlig. Om Ateljéhuset wip:sthlm och huset Packrummet 12 får finnas kvar så tryggas arbetsvillkoren för de 95 personer som har sin arbetsplats här, men det ger också hela Stockholm en fast punkt för kulturell verksamhet som skulle kunna utnyttjas av långt fler än de som arbetar här i dag.

Till sist vill vi hänvisa till två citat ur finansborgarrådets budgetförslag för Stockholms Stad 2015, sid. 139:

"I arbetet med stadsutvecklingen i Stockholm ska kulturnämnden samarbeta med stads- byggnadsnämnden, fastighetsnämnden och exploateringsnämnden så att kulturverksamheter ges utrymme i stadsutvecklingen".

"Förutsättningarna för stadens kulturarbetare ska förbättras. Kulturutövare ska ha tillgång till infrastruktur som ateljéer, samlingslokaler och scener till rimliga kostnader och stödformer som anpassas till olika behov".

Detta är punkter som i hög grad gäller Ateljéhuset wip:sthlm:s framtid.

Lundblads Smides & Mekaniska verkstad

Vi har varit verksamma i kvarteret sedan 1977 och har länge förstått att vår verksamhet på sikt inte är förenlig med stadens planer för hur området ska utvecklas. Hantverkare och mindre industrier flyttar sin verksamhet längre och längre ut från stadens centrum. Vi som kanske den sista smidesverkstaden med postadress Stockholm har många mindre uppdrag i Stockholms innerstad som fordrar dagliga transporter in till stadens centrum. Exempel på ärenden är måttagning för tillverkning eller reparation och underhåll av t.ex. dörrar, grindar, räcken, inbrottsgaller, portar, stängsel. Vi och flera av våra grannar har dessutom olika serviceföretag som kunder. (Totalt finns ett 50-tal företag med adress Årsta Skolgränd). De är i sin tur i behov av våra tjänster för att kunna utföra sina uppdrag. Uppdrag som underhåll av kylmaskiner, låssystem, porttelefoner, fönster, tak, samt mindre och större renoveringar och ombyggnader av fastigheter inne i Stockholms centrum. Vi ser det som olyckligt att dessa behov skuffas allt längre ut från stadens centrum med längre transporter som får så mycket negativt som följd med tanke på bl.a. trafik och miljö. Vi önskar att staden tar i beaktande hur den servicenäring och förvaltning som fastighetsbeståndet är i behov av underlättas. I detta fall genom att ge "servicenäringen" möjlighet till etablering i en relativ närhet till stadens centrum där också många av våra kunder finns.

Övriga

Yimby

YIMBY är positiva till att Packrummet 9-12 bebyggs. Hög exploatering i kollektivtrafiknära lägen är en nyckel för att förverkliga promenadstaden. Vi är dock synnerligen kritiska till utformningen av stationstorget, där gående förpassas under mark till krokiga, otrygga tunnlar.

Kvarter

YIMBY anser att det är positivt att mycket av området bebyggs med kvartersbebyggelse, men önskar att den populära och välfungerande kvartersstadens form hade använts i större delar av området. Översiktsplanen anger att staden ska "Skapa boendemiljöer med goda ljudförhållanden". En beprövad och välfungerande metod är att genom slutna kvarter få tysta innergårdar. I en miljö som Årstaberg där järnväg och motorvägar stör så bör kvarteren vara helt slutna. Till slutna kvarters fördel hör även att exploateringstalet kan ökas. Den halvöppna struktur som tyvärr är vanlig i nyproduktion i Stockholmsområdet har visat sig fungera mindre bra i verkligheten där de boende ofta låser sina kvarter med grindar och sätter upp skyltar som avvisar utomstående. Det visar på önskemålet som många boende har om att ha tillgång till en egen innergård.

Om icke slutna kvarter byggs så bör kvartersöppningar vara så att de kan bebyggas i framtiden. Översiktsplanen anger också att staden bör "Planera för ett jämnt och kontinuerligt bostadsbyggande". Framtiden kommer att ställa andra krav på områden än vad vi vet nu, därför bör planen tillåta framtida förtätning.

För att uppmuntra till en mångfald av aktörer på bostadsmarknaden ser vi gärna att kvarteren delas upp i flera mindre tomter. Detta är en identifierad metod i Översiktsplanen för att uppmuntra jämnt och kontinuerligt bostadsbyggande. Vi menar också att det ökar variationen i arkitekturen, vilket naturligtvis är positivt. Översiktsplanen säger att staden ska "Utforma ny bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet och så att den bidrar till en attraktiv helhet" och därför bör inte heller hela områden byggas av samma aktör, då det skapar homogena och ointressanta områden.

Pendeltågsentrén och stationstorget

YIMBY är mycket kritiska till utformningen av pendeltågsentrén och stationstorget. Tankarna för oss tillbaka till en tid när gående var i vägen för bilar och flyttades under jord, med känt resultat av känslor av otrygghet som vid Slussen, "lilla plattan" vid Fridhemsplan m.fl. platser.

Vi föreslår istället att hela torgytan sänks till fotgängarplan, alltså samma nivå som tunneln under järnvägen och torget på andra sidan järnvägen. Då planen ändå inte har någon koppling mellan Årstabergsvägen och lokalgatorna i denna del av området ser vi inga nämnvärda problem med en sådan sänkning.

Cykelvägen och gångstråket bör istället för att planskiljas dras så att båda trafikslaget ser varandra tydligt och i god tid före de korsar varandra.

Idealiskt skulle vi också önska att lokalgatan anslöt torget bättre, så att siktlinjer skapades från pendeltågsentrén till lokalgatan. Hur detta bäst löses lämnar vi öppet, men det bör i så fall inte ske på bekostnad av byggarea, utan omflyttning av huskropparna.

Gatunät

YIMBY ser positivt på att området till stor del är indelat i avgränsade kvarter med byggnader ända fram till gatan. Vi anser dock att detta bör göras ordentligt även mot Sjöviksbacken och Årstabergsvägen. Särskilt Sjöviksbacken utgör en del av det stora stråket genom Årstadal och bör därmed kantas av bebyggelse (och enstaka parker) för att göra den till en attraktiv stadsgata istället för bara

en transportled för bilar. Området skulle också må bra av ytterligare kopplingar till det omgivande vägnätet, för att motverka enklavkänslan som en enstaka infart ger.

Ett pendlingsstråk för cykel längsmed järnvägen mot Älvsjö finns i "stadens cykelplan i söderort" med som speciellt objekt. Detta finns med i ritningar som "FRAMTIDA REGIONAL CYKELBRO" men det är otydligt vilka förberedelser som görs för detta cykelstråk. Är bron avhängig av att ytterligare en plattformsbro byggs för pendeltåget och detta är oklart när/om det kommer att ske anser vi att man bör se över möjligheten att bygga en tillfällig bro i väntan på detta.

Gatumiljö

YIMBY menar att det bör finnas en mångfald av verksamheter, service, kontor och bostäder inom området. Kort sagt, allt det som hör till en blandstad. Det är lätt att arbetspendla med kollektivtrafiken till Årstaberg, så en mångfald i området stämmer väl överens med promenadstadens mål om att "Planeringen ska stödja en utveckling mot en markanvändning och ett trafiksystem som minskar behovet av biltransporter och främjar kollektivt resande".

Området borde därför i betydligt högre grad planeras för större variation i bottenvåningar, både arkitektoniskt och funktionellt. Området ligger precis bredvid pendeltågstationen och de mest närliggande kvarteren borde kunna bära en hög grad av kommersiella lokaler. Området lämpar sig nog bättre för mindre kontorslokaler, mindre affärer, caféer, restauranger, och andra småskaliga lokaler, istället för större kommersiella lokaler och storskaliga butiker, och lokalerna bör därför vara relativt små och flexibelt planerade.

YIMBY anser att det är mycket viktigt att ställa krav på byggherrarna att inkludera en högre grad av varierade verksamhetslokaler i bottenplan än vad som framgår i detaljplanen. Ett större antal verksamhetslokaler är extra viktigt vid stationstorget, som vi också i övrigt anser kräver en ordentlig omarbetning. Ett förslag för att öka andelen verksamhetslokaler är att kvarteret närmast pendeltågsstationen görs mer torglik, och förses med en stor andel kommersiella lokaler i den nedersta eller två nedersta våningarna. En sådan lösning kunde också kombineras med att innergården i kvarteret närmast stationstorget förses med glastak och att någon mindre byggnad placeras i mitten av det nya torget. Förskolan skulle då flyttas till en annan plats i området.

Bebyggelsen i området är mycket storskalig och skulle lätt kunna uppfattas som omänsklig och brutal, om det inte på marknivå finns större variation. En stor variation av olika verksamheter på bottennivå skulle göra bebyggelsen mer varierad, mer stimulerande, och mänskligare i skala. Som påpekas i översiktsplanen skulle också en sådan verksamhet bidra till att området blir mer levande under hela dygnet. I översiktsplanen så sätts målet "Skapa täta och attraktiva stadsdelar med blandat innehåll och offentliga miljöer av hög kvalitet" samt "Skapa goda förutsättningar för kunskaps- och tjänsteintensiva verksamheter". Det område som planeras liknar för mycket ett bostadsområde med stor brist på verksamhetslokaler.

Utformningen av cykelstråket längs med järnvägen är väldigt olämplig. En cykelväg bör inte avsiktligt göras onödigt kurvig. Dålig cykelinfrastruktur dominerar de höga antal singelolyckor cyklister råkar ut för. Citat från stadens Översiktsplan: "En grundläggande utgångspunkt måste vara att behandla

cykeln som ett transportmedel, inte som lek eller rekreation.". Planera cykelstråken utifrån att de lätt kan underhållas och hållas fria från källor till singelolyckor. Under samrådsmötet klargjordes att cykelbanan inte skulle få den slalomliknande form den har i områdesskisserna. Stämmer detta är det bra, men vi vill i så fall påpeka det olämpliga i att cykelbanor används som planmässig utsmyckning, istället för att ges en representativ bild av hur de faktiskt avses dras.

Kvarter 5 med en sockel som används som parkeringsgarage är inte attraktiv stad. Parkeringsgaraget har en zick-zack form som bara lämnar onödiga vrår med förgårdsmark. En rak fasad är att föredra för belysning och trygghet. Bäst vore om gatunivån hade plats för lokaler istället för parkeringsgaragets vägg mot gatan, det skapar den blandstad som promenadstaden anger som inriktning för planering. Kan inte parkering under mark försvaras ekonomisk ifrågasätter vi om inte parkeringstalet är för högt satt.

Byggnadshöjd

YIMBY efterfrågar hög täthet och att vi bygger urban stad i Stockholms innerstadsexpansion. Som så ser vi gärna att det ibland uppförs höga hus för att öka tätheten, speciellt i kollektivtrafikhöga lägen. Det förutsätter dock att de högre husen inte leder till glesare planering i markplanet. Vad vi inte förstår är varför de 24-våninghus på 20m x 20m i kvarter 1 & 2 på var sida har 10m x 20m obyggd yta. Vi menar att detta är bortslösad yta som borde bebyggas. Om nu bullerkrav stoppar vissa individuella lägenheter med en sådan lösning så bejakar vi att det istället läggs in lokaler i de lägena. Därmed skulle man uppnå en mer blandad bebyggelse, mer stadskaraktär i gatunivå samt bättre ljudavskärmning för gårdarna.

Liknande synpunkt har vi på kvarter 5 där de tre husen med 14 våningar inte bidrar mycket till ökad täthet. Högre bebyggelse ovanpå sockeln har fördelen att den kan delas upp på fler aktörer vid bygge och den stoppar buller från järnvägen in till Årstabergs parken.

Angränsande stadsdelar

"Tillvarata möjligheterna att stärka kopplingar mellan stadsutvecklingsområdena och omgivande stadsdelar." säger översiktsplanen, men planförslaget innehåller inte mycket till analys om hur man gör detta. Även om tvärbanan är utanför området, så bör man bejaka möjlighet att tvärbanan läggs djupare och överdäckas, så att barriären mot Årstabergsvägen försvinner. I detta läge blir det väldigt mycket oexploaterad yta mellan kvarter 1 & 2 och Årsta bergsvägen. Kvarteren kan istället byggas närmre tvärbanan, och nödvändig access med bil till entré kan göras från innergårdar, och i framtiden direkt från Årstabergsvägen.

I Årsta stadsdel skulle Järnlundsvägen/Svärdslångsvägen kunna bilda ett stråk som fortsätter in till området. Detta tillvaratar man inte, de stora kvarteren 1 & 2 stänger den vägen. Genom att planera mindre kvarter/innergårdar och föreslagen förskjutning mot Tvärbanan finns det möjlighet att förbättra kopplingen till Årsta och Skälderviksplan, och i förlängningen även som stråk till Årstafältet.

Parkering

YIMBY anser att ett parkeringstal på 0,5 är i överkant för en knutpunkt som Årstaberg. Hushåll utan bil bör ha god möjlighet att klara sig här. Parkering är en kostnad som delas av alla boende och ökar priser på nyproduktion. Översiktsplanen säger att "Åtgärder för att pressa bygg- och boendekostnaderna behöver också fortsätta". Det är utmärkt att man ger plats för bilpool från början.

Grönområden

Det större området Årstadal har 16 hektar naturmark men lider stor brist på parker, bollplaner och ytor för andra än de yngsta barnen. Vi ser att staden noterar detta i sitt planarbete, men ändå väljer att inte göra något åt saken. Vi förordar att en stadsdelspark anläggs på Nybodahöjden och att området i övrigt förtätas.

Vidare utbyggnad av området

Vi ser med viss oro att det verkar saknas en sammanhängande plan för hela området. Då detta område i översiktsplanen ska vara en del av *innerstadens utbyggnad* är det också viktigt att en generell plan skapas för hur man ska få innerstadskaraktär i omgivande området.

Vi befärar att det större området Årstadal riskerar att delas in i mindre enklaver separerade av s.k. naturområden samtidigt som de omgivande vägarna och järnvägarna tillåts fortsätta vara direkt avskärmande barriärer. Vi motsätter oss detta starkt. Parkmark är efterfrågat av stadens boende, men det är inte detsamma som skogsmark. Något som också framgår av undersökningen "Värdering av stads kvaliteter"

http://www.tmr.sll.se/Global/hp_regionala_karnor/kunskapsunderlag/vardering_stadskvalitet_bostadsratter_14april.pdf

Vi förordar att planområdet byggs ihop med såväl Sturehillsvägen i norr som Nybodahöjden i väster samt att framtida utbyggnad söder- och österut inte omöjliggörs.

Vi är medvetna om att det finns invanda tankemönster om att man måste spara alla småskogarna inom området. Vi finner detta olyckligt och olämpligt. Området behöver en rejäl anlagd park och några fickparker samt i övrigt att de olika smådelarna knyts ihop för att skapa underlag för närservice och en levande stadsdel (samtidigt som plats ges för fler bostäder och arbetsplatser). Med det kommande reservatet som ska skapas av Årtaskogen har mer än tillräckligt med skogsmark sparats i något som i övrigt betraktas som stadsutvecklingsområde.

Vi ifrågasätter också om de spridningskorridorer det pratas om fyller någon större funktion. I och med dessa förutsätter man att naturmark krävs för att kunna bevara spridningsvägar istället för att utnyttja planteringar, träd och eventuellt gröna tak inom bebyggelsen utan att tappa stadens fördelar. För en helt orörd natur med biologisk mångfald som kräver stora marker föreslår vi istället att detta bäst anläggs där det inte utgör ett hinder för staden. Stockholms tätort omfattar 38.000 hektar av 540.000 hektar tätortsmark i Sverige. Sverige i sin helhet omfattar 45 miljoner hektar. Den samlade tätortsmarken utgör alltså ca 1 % av all mark i Sverige och Stockholm mindre än en promille av all mark. Om någon biologisk spridningsväg inom staden skulle försämrats är det alltså av liten vikt i det stora hela. I det berörda området pratas det specifikt om viktiga spridningsvägar för ek; en art som för det första

inte är hotad, för det andra med framgång kan planteras om så önskas. Vi anser att skogsbevarandeargumentationen med det helt enkelt är aningen ovidkommande och i direkt konflikt med målet att skapa en promenadstad.

Jeanette Klättborg

Som boende i ett område i konstant förändring vill jag gärna hålla koll på vad som händer i mitt närområde. Tittade därför med intresse på ett "Inbjudan till samråd" från er i min lokaltidning. Jag är kanske inte den enda lokalbon som undrar var allt detta ska byggas. Den enda adress som anges är Packrummet 9 Kan ni inte vara vänliga och vara mer informativa med var områdena som ska bebyggas är placerade i framtiden?

Krister Isaksson

Ser att det Pendlingsstråket/regionala cykelstråket har en bredd av 3,25 m. Detta verkar vara inklusive gångbana. Om så är fallet är det ju en klar understandard och i stort sett som dagens usla förhållanden. Strömmarna av både cyklister och gående är stora på detta stråk och sett till stadens ÖP, Framkomlighetsstrategi och Cykelplan ska ju fokus vara att skapa bra förhållanden för dessa trafikantgrupper och där måttkedjor finns angivna på hur det ska utformas. Så är det inte i detta fall. En rimlig, funktionell och säker måttkedja är: C 3,25m G 2,0m 0,4m till sidohinder/skyddsremsa Utöver detta kommer separation mellan gående och cyklister. Detta är ju en måttkedja som skapas precis öster om detta projekt, nämligen vid Årstafältet. Då vore det ju högst märkligt om detta projekt misslyckadse med att skapa motsvarande förhållanden för gående och cyklister. Bifogar en bild från dagens underdimensionerade gång- och cykelbana

Leif Wallsby

Jag önskar att man ser över möjligheten för lokaler som lämpar sig till kulturell (utställningar, ateljéer, etc) samt idrottslig (dans, gympa, karate etc) verksamhet. En av varje? Dessa lokaler behöver inte stora dyra fönster på samma vis som butiker och kan vara enkla i grunden. De behöver dock litet extra yta. Detta saknas även i närområdet, och det vore trist att missa detta!

Torbjörn Andersson

Den synpunkt jag vill lämna är att vi är många som skulle uppskatta om man i den här statsdelen verkligen från stadens sida gjorde en ordentlig insats från stadens sida när det gäller lokaler för träningslokaler men också andra fritidsaktiviteter (främst för barn och ungdomar). Hela Liljeholmen lider stor brist av det då nästan allt är nybyggt vilket gjort att alla möjliga lokaler är nya, högt i tak, möjliga affärslägen - och därför dyra. Det här är det område i hela Sverige som har högst antal små barn - som inom ett antal år kommer behöva lokaler. Lokaler som förhoppningsvis kan delas av många men som inte får bli för dyra för karateklubben, lokal scoutförening, dans och så vidare. Det behöver inte vara, och ska inte vara, attraktiva lokaler men att försöka ge plats för det. Lokaler utan fönster måste inte vara garage utan låt några sådana få vettig ventilation så att de kan klara träning (som Karate/dans som inte kräver högt i tak). Låt andra lokaler som kanske ligger med ena väggen väldigt nära rälsen få verksamheter där lite buller inte gör något (replokal för musik kanske,

kanske en skatepark...). Snälla låt de "dåliga lägena bli något mer än bara garage och förråd för Liljeholmen saknar aktivitetsplatser som inte är dyra, och inte kan bli dyra om man använder de sämsta lägena. Hoppas att ni verkligen kan tänka på det och göra något bra av det, för det har sannerligen JM inte gjort för övriga Liljeholmen Årstadal.

Arne Kriström

BRA ställe att bygga på! BRA att äntligen planera in skola direkt! Bra med hög exploatering i detta läge nära stationen! Men gestaltningen....Herregud! Vart tog ambitionen att bygga stad o få bort förortskänslan vägen? Även andra delar av Liljeholmskajen har trots fin ambition med stadskvarter förfulats av trista själlösa Bredängslimpor i kalla färger och med döda platta tak. Inget mysigt alls, när ambitionen att bygga stad förfuskas och ett vackert tänkt område med mark och sjönära sådan med goda kommunikationer vi skattebetalare släppt till, förfulas med enahanda trist icke - arkitektur som mest skriker miljonprogram! Detta var modernt 1960 och påminner mest om förorter som slutar på...sta! Eller om man vill vara snäll om den utskälda (med rätta) 60 talsdelen av Årsta mot Årstafältet ! Gör om! Minimum: Kalla färger ersätts med olika varma stockholmsmässiga jordfärger, enformiga fasader livas upp med burspråk och utbyggnader och varierade balkonger! Inga platta tak! Husen inordnas i "stadskvarter".

Björn Larsson

Bra plats men något monotont. Lite miljonprogramkänsla i 2000-talstappning. Men största invändningen: varför måste alla hus vara vita nuförtiden? Vitt är ingen naturlig färg för Stockholm, har aldrig varit. Och efter 10-15 år så ser vitt supersunkigt ut, det kan inte åldras på ett bra sätt, ser bara smutsigt ut. För in pastellfärger eller vad som helst.

Jesper Lindbratt

Jag undrar varför ni tänkt bygga en ny "förort" när stadens mål tydligt är att bygga stadsmässigt. Det hela luktar miljonprogram 2014. Otroligt besviken om denna detaljplan går igenom.

Rolf Berglund

Årstaberg kan inte ha 24 vån hus. De kommer stå på en höjd och ses allt för mycket. Jämför med svarta tornet i Årstadal som står 2 m ovan Mälarens nivå syns vida omkring i närområdet t.ex på Selmedalsvägen gatunivå.

Ellinor Carlsson

Antalet platser för gästparkering inom planområdet bör ökas. Enligt planbeskrivningen är syftet med planen är att möjliggöra för bostadshus, ca 900 lägenheter, med verksamhetslokaler i bottenplan. I planområdets norra del längs Sjöviksbacken planeras en skola för 1200 elever och 200 anställda (f-åk 9). Detaljplanen möjliggör också för förskolor med totalt 16 avdelningar, med ospecificerat antal anställda. På området planeras även en idrottsanläggning som ska vara öppen under och efter skoltid och där tävlingar och evenemang kan komma att hållas.

Enligt Tyréns Trafik-PM daterat 2014-09-30 planeras det ingen parkering på kvartermarken för skolan eller idrottsanläggningens behov. Parkeringsbehovet för besökande till skolan och idrott bedöms kunna lösas på den allmänna gatumarken och eventuellt i hyrda garage i bostadskvarteren. I dagsläget är parkeringssituationen på Sjövikshöjden mycket påfrestad. Avsaknaden av gästparkering, speciellt för boende på Sturehillsvägen, är så gott som total. Att hänvisa skolpersonal, förskolepersonal, besökare till idrottsanläggningen samt besökare till övriga verksamheter inom det nya planområdet till den allmänna gatumarken i området är orimligt. Konkurrensen för gästparkeringarna på Sjövikshöjden är redan allt för hög. Tanken att sträva mot ett bilfritt samhälle är god men avsaknade av gästparkeringar kommer inte magiskt att få folk att sluta köra bil, utan snarare bidra till att verksamheterna och idrottsanläggningen blir mindre attraktiva. Bristen på gästparkeringar riskerar även att resultera i felparkerade bilar som hindrar framkomligheten för räddningstjänst, bussar samt övrig trafik inom hela Sjövikshöjden och Årstadal. I detaljplanen bör antalet gästparkeringar inom planområdet ökas, antingen genom reserverade gästplatser i p-garage eller p-platser ovan mark.

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

Riksintresset Västra stambanan

Vid utformning av detaljplanen har hänsyn tagits till den markreservation som Trafikverket begärt för framtida tillkommande järnvägsspår. En mur uppförs där planområdet gränsar mot järnvägen. Denna fungerar som skydd mot intrång i stambanans trafikområde och utgör ett skydd mot risk och buller på marknivå från järnvägen. Den del av planområdet som ligger mellan muren och järnvägsspåren planläggs som trafikområde. Befintligt och framtida järnvägsspår finns redovisade med spårmitt på illustration av planområdet.

Plankarta och åtkomst till spåren

På av Trafikverket anvisad plats planläggs för infart från planområdet till stambanans trafikområde.

Riskfrågor

Riskutredningen har kompletterats med en bedömning av samhällsrisk. Med föreslagna plan- och byggtekniska utformningar klarar bebyggelsen föreliggande risker. Plankartan skall kompletteras med bestämmelser enligt föreslagna riskreducerande åtgärder i riskanalysen.

Ett antal åtgärder för att minimera risk från stambanan har inarbetats i planen:

- Farligt gods – Bebyggelsen har placerats på erforderligt skyddsavstånd från spår och en mur skiljer planområdet från trafikområdet. Nivåskillnaden mellan planlagt område och trafikområdet minskar också risker.
- Elolyckor – Muren skall utföras med avstånd från murkrön till strömförande delar på kontaktledningsstolpar enligt TRV föreskrifter. Muren utformas så att den inte blir klättringsbar och murkrönet utformas så att det inte går att stå på.
- Avstånd till väg – Läget för lokalgatan är mer än 10 m från spårmitt. Cykelbanan ligger på korta sträckor inom 10 m från spårmitt, men

- nivåskillnad och mur bör vara tillräcklig skyddsåtgärd för detta undantag.
- Ursparning, risk för områdets bostäder och offentlig mark – På sträcka där spåren ligger i nivå med omgivande mark skyddas mur. Där spåren ligger lägre än omgivande mark skyddas nivåskillnad och mur.
 - Ursparning, risk för passagerare på pendeltåget att skadas av stort krockvåld vid oftergivligt hinder – Muren utformas med tillräckligt slät yta mot spåren för att ursparat tåg inte skall kunna ”häkta i” utan styras tillbaks till spårområdet. Avstånd mellan spårmitte och mur är 5-6 m längs planområdet.
 - Risker för personer som uppehåller sig i stationsområdet – Området planläggs för att inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- I systemhandlingsprojekteringen kommer säkerhet runt Tvärbanans banområde att ses över i samråd med SLL Trafikförvaltningen.

Möjlighet till räddningsinsatser

I den fortsatta planeringen kommer räddningsinsatser från bostadbebyggelsen och skolan med hjälp av Storstockholms brandförsvars stegfordon, stegutrustning och höjdfordon säkerställas så långt möjligt.

Luftkvalité

En luftkvalité utredning har genomförts. Enligt denna bedöms området efter utbyggnad inte ligga inom område för överskridande av miljökvalitetsnormer. Enligt Trafikkontorets prognos BAS för 2030 beräknas trafiken på Sjöviksbacken och Årstabergsvägen minska vilket verkar för en bättre framtida luftkvalité i området. (Se även stycke ”Vägr trafik, parkering, kollektivtrafik och cykel” nedan)

Buller

Höjden på bullerskärm mellan planområdet och järnvägen begränsas av närheten till järnvägens luftledningar. Planerad mur har utformats med hänsyn till detta. En högre mur skulle kräva ett längre avstånd från luftledningarna, vilket i sin tur skulle medföra att cykelpendlingsstråk och därmed hela bebyggelsen måste justeras i läge. Det bedöms inte som möjligt utan att planen måste omarbetas i sin helhet. Bullernormer för bebyggelsen uppfylls genom planlösningar, gestaltning och byggtekniska lösningar. Bebyggelsen bedöms i klara gällande bullerkrav. I plankartan finns bestämmelser som anger tillåtna bullernivåer.

Dagvatten och översvämningsrisk

Dagvattensystemet planeras utformas med markförlagda dagvattenledningar, dagvattenbrunnar i allmänplatsmark och separata dagvattenserviser för kvarter. Området ansluts till dagvattensystem i Årstabergsvägen och leds till avsättningsmagasin innan det når recipienten Årstaviken. Området sluttar kraftig från Sjöviksbacken ner mot järnvägen men en lågpunkt vid entrén till Årstabergs pendeltågsstation. Området vid pendeltågsstationen är instängt vilket gör det känsligt för kraftigt nederbörd. För planeringen av området ska det undvikas att leda dagvatten ner mot järnvägen som kan resultera i kraftiga översvämningar. Idag är området till stor del hårdgjort. Nyexploateringen kan i viss mån sänka graden hårdgjorda ytor, men andelen exploaterad areal kommer öka samtidigt som den förväntade regnintensiteten ökar. Detta gör att

kapacitetshöjande åtgärder behöver göras. Ytor för storskaliga fördröjningsåtgärder är svåra att finna i området och en känslig lågpunkt finns vid entrén till Årstabergs pendeltågsstation. Vatten från ovanliggande område ska om möjligt inte ledas ner till grönstråket intill järnvägen pga risk för skador på entrén till pendeltågsstationen. Mindre mängder dagvatten kan i den mån det går fördröjas i skelettjordar och i den över parken mot Sjöviksbacken. För att klara de högre flödena från området behövs en ny dagvattenanslutning under Tvärbanan.

Kulturmiljö och fornlämningar

Länsstyrelsen har under planarbetet lämnat besked om att planförslaget är möjligt att genomföra med hänsyn till befintliga fornlämningar i området. I samband med bygglovsprövning kommer en arkeologisk förundersökning och nödvändiga åtgärder att genomföras efter samråd med Länsstyrelsens enhet för Kulturmiljö- och bostadsstöd.

Naturvärden och grönkompensation

Inventering och analys av naturvärden samt förslag till grönkompensation och utformning av offentliga rum redovisas i bilaga ”Gestaltning av offentliga rum”

Vägtrafik, parkering, kollektivtrafik och cykel

Planområdet ligger i direkt anslutning till pendeltåg, tvärbana och busslinjer. Ett regional pendelcykelstråk passerar genom planområdet från norr till syd. Området planeras med ett högt cykelparkeringstal, 1 cykel/rumsenhet, cykelparkering i låsbara utrymmen och laddningsstationer för elcyklar. I den fortsatta planeringen skall utredas möjligheten att anordna plats för lådcyklar. För en bilpool planeras parkeringsplatser på kvartersmark. Den planerade lägenhetsfördelningen innefattar relativt många små lägenheter. Sammantaget motiverar detta ett lågt parkeringstal på 0,4 bilar/lägenhet. Detaljplanens genomförande förväntas mot bakgrund av ovan leda till en begränsad trafikökning i området. Enligt Trafikkontorets prognos 2030 BAS så beräknas trafiken på Sjöviksbacken och Årstabergsvägen minska. BAS bygger på att inga förändringar görs vad gäller trängselskatten och parkeringsregleringar av gatumark och inga ytterligare kollektivtrafikåtgärder.

Luftfart

En flyghinderanalys har utförts av Luftfartsverket. Inga hinder finns för detaljplanens genomförande. Flyghinderanmälan har gjorts, och Försvarmakten har inget att erinra mot detaljplanen.

Drift och underhåll av gator

Planbestämmelserna uppfyller Trafikkontorets krav för drift och underhåll av gator.

Befintliga verksamheter.

I det fortsatta planarbetet utreds möjligheten att skapa nya lokaler åt föreningarna Ateljéhuset WIP och Hilti genom en verksamhetslokal på ca 3000 kvadratmeter under upphöjd gård i bostadskvarter 3. Detta förutsätter en

tredimensionell fastighetsbildning där Fastighetskontoret, någon eller flera av föreningarna, eller annan part påtar sig anläggningskostnad och drift av verksamhetslokalen.

I bostadskvarterens bottenvåningar kommer det finnas verksamhetslokaler av varierande storlek. Dessa kan möjligen bli ersättningslokaler för mindre verksamheter/företag som är etablerade i området idag.

Idrottshall i skolan

Tillgången till idrottsanläggningar i stadsdelen är förhållandevis låg, och bristen kommer att öka markant då antalet invånare inom några år ökar från ca 6300 till ca 14000. En fullstor idrottshall skulle kunna anläggas genom att utöka storleken på den hall som planeras i underbyggnaden av skolgården. Idrottsförvaltningen har dock anfört att detta inte ryms i budgeten. För att ändå möjliggöra en fullstor hall utreds i det fortsatta planarbetet en eventuell tredimensionell fastighetsbildning under skolgården.

Fortsatt process

Staden har genom samråd med Trafikverket säkerställt att detaljplanen inte medför några hinder för en framtida utbyggnad av stambanan med ett nytt spår. (se ovanstående rubrik "Riksintresset Västra stambanan") Ett genomförandeavtal mellan Staden och Trafikverket som reglerar åtgärder intill järnvägen, och kostnadsansvaret för dessa vid en framtida utbyggnad av järnvägen tecknas mellan Exploateringskontoret och Trafikverket.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbildsanalys och gestaltning

Arbetet med detaljplanen har utgått från Stadens målbild såsom den är formulerad i översiktsplanen och programmet för Liljeholmen, men med anpassningar till platsens unika förutsättningar. Målbild och förutsättningar har inte alltid varit förenliga. Planområdet ligger inom området för innerstadens utvidgning. Här förväntas en stadsmässig karaktär med slutna kvarter och verksamhetslokaler i bottenvåningar. I kontorets uppdrag ingår att pröva en hög exploatering och lämpligheten med höga hus.

Planområdet är utsatt för omfattande risk och buller från Västra stambanan och Södra länken. De relativt höga lamellhusen, liksom de i huvudsak slutna bostadskvarteren utgör ett skydd mot risk och buller och är en förutsättning för planens genomförande. En generell sänkning av dessa är inte möjlig utan att normer och riktlinjer för buller överskrids. Dessa förutsättningar gör det svårt att åstadkomma solljus i önskad omfattning på bostadskvarterens gårdar och därmed också på förskolegårdarna. I några lägen har det visat sig möjligt att sänka lamellhusen och göra ett släpp i kvartersformen för att skapa bättre ljusförhållanden på en av bostadsgårdarna och i kvartersparken. Släppen bidrar också till att skapa siktlinjer och överblick från gårdarna som annars riskerar att kännas instängda.

Bullernormer för bebyggelsen uppfylls genom planlösningar, gestaltning och byggtekniska lösningar. Bebyggelsen bedöms klara gällande bullerkrav.

För att möjliggöra den relativt stora kvartersparken och samtidigt nå önskad exploatering tillåter planen två höga punkthus. I kvartersparken finns både solbelysta och skuggiga ytor större delen av dagen.

I bostadskvarteren skapas förutsättningar för olika typer av verksamheter genom att stora delar av bottenvåningarna planläggs för detta. Ikano har kontaktat en livsmedelkedja som uttalat intresse för att etablera sig i en lokal nära entrén till pendeltågsstationen.

Vid planering av pendelcykelstråk förordar Trafikkontoret av säkerhetsskäl planskilda korsningar mellan cykel och gående där så är möjligt. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det är möjligt att skapa en trevlig och trygg miljö i det fortsatta gestaltungsarbetet av gångtunneln vid pendeltågsstationen.

Vid utformning av detaljplanen har möjliga framtida kopplingar till angränsande områden beaktats. Stadsbyggnadskontoret har också för avsikt att påbörja ett programarbete som omfattar ett större område i anslutning till Packrummet.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som inkommit under samrådet har nedanstående nya och kompletterande utredningar gjorts och biläggs samrådsredogörelsen.

- Flyghinderanalys
- Riskanalys. Kompletterad med en bedömning av samhällsrisk.
- Luftkvalitéutredning.
- Parallella uppdrag gestaltungsförändringar.
- Gestaltning offentliga rum.

Kontoret föreslår följande vidarebearbetningar och förändringar i planhandlingarna.

- Område mellan bebyggelse och järnväg skall planläggas för att ej uppmuntra till stadigvarande vistelse. Torg vid entré till station utgår och planläggs i stället som gångväg.
- I plankartan införs bestämmelse om att byggnader inom 50 meter från järnvägen ska ha minst en utrymningsväg som ej vetter mot järnvägen. Entréer bör om möjligt placeras bortvända från järnvägen.
- I plankartan införs bestämmelse om att fasader inom 50 meter från spår med transporter av farligt gods ska utföras med ytskikt i obrännbar fasad.
- I plankartan införs bestämmelse om att friskluftsintag ska placeras på fasad som inte vetter mot trafikled med farligt gods.
- Planhandlingarna kompletteras med en beskrivning av markföroreningar.
- I planhandlingarna införs en bestämmelse som villkorar bygglov med att markföroreningar avhjälpts.
- Möjlig placering av lådcyklar skall utredas.

- Gestaltning och höjder på bebyggelsen omarbetas delvis för att förbättra ljusförhållanden på gårdar och park, för att bättre klarar bullerbelastning och för att skapa fler verksamhetslokaler i gatuplan mot park. Föreslagna åtgärder redovisas i bilagda "Parallella uppdrag gestaltungsförändringar".
- 3d fastighetsbildning utreds för att möjliggöra en fullstor idrottshall i skolan och verksamhetslokaler i upphöjd gård i bostadskvarter 3
- Gestaltning av gångtunnel vidarebearbetas.
- Illustrationer uppdateras och detaljeras.
- Bullerutredning uppdateras efter omarbetad gestaltning av bebyggelse och med hänsyn tagen till Trafikkontorets prognos för 2030 samt SLL:s trafikprognos för 2030. Uppdaterad utredning biläggs till granskningshandlingar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Susanne Werlinder
planchef

Ronnie Kristola
planhandläggare