

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för Packrummet 9 och del av Årsta 1:1 i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm Dp 2013- 02707**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Granskning .....	3
<b>Synpunkter inkomna under granskning.....</b>	<b>3</b>
Remissinstanser .....	3
Besvärberättigade.....	9
Övriga .....	9
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosätts.....</b>	<b>10</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>10</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande.....</b>	<b>12</b>

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att inom planområdet skapa förutsättningar för ny bebyggelse inrymmande lägenheter, förskola och verksamhetslokaler i bottenvåningar och garage i källarplan. Planen rymmer också en ny skola för 1200 elever.

Planen syftar också till att upphäva delar av detaljplanerna 7989, 88119 och 96007

Planförslaget ställdes ut för granskning 2015-06-25 – 2015-08-20.

Under granskningen har nio yttranden inkommit. Flera remissinstanser framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller, vägtrafik och planens anslutning till Västra stambanan. Sakägare som framfört synpunkter önskar att huset Årsta Skolgränd 12-14, som inrymmer föreningen Ateljéhuset wip, skall bevaras.

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

Övriga som framfört synpunkter anser att: Den planerade bebyggelsen bör begränsas i höjd. Den planerade gångtunneln mellan planområdet och Årstaberg station utgör ett stort moment av otrygghet. Planen borde ge större frihet i färgsättning av bebyggelsen. Det är olyckligt att området bebyggs av en enda byggherre.

Kontoret bedömer att inkomna synpunkter kan hanteras i det fortsatta planarbetet. Följande ändringar görs i planförslaget.

- Trafikutredning uppdateras med hänsyn till Trafikverkets trafikprognos 2030, förväntad bullersituation vid ett utökat spårssystem för järnvägen och framtida utökad trafik på tvärbanan.
- Bullerutredningar uppdateras med hänsyn till Trafikverkets trafikprognos 2030 förväntad bullersituation vid ett utökat spårssystem för järnvägen och framtida utökad trafik på tvärbanan.
- Bullerutredningar kompletteras med en illustration som redovisar möjliga lägen för skolgård och förskolegårdar.
- Planbestämmelser som reglerar bullernivåer i bostäder införs på plankartan.
- Planbestämmelser som reglerar bullernivåer på förskolornas vistelseytor införs på plankartan.
- Illustration av bullerskärm mellan park och Sjöviksbacken införs på plankartan.
- Planbeskrivningen kompletteras med text om Södra Länken som riksintresse.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att inom planområdet skapa förutsättningar för ny bebyggelse inrymmande lägenheter, förskola och verksamhetslokaler i bottenvåningar och garage i källarplan. Planen rymmer också en ny skola för 1200 elever. För att ge utrymme för en allmän park centralt i området mellan skola och bostäder medger förslaget en hög exploatering med delvis hög bebyggelse. Gestaltningen av bebyggelsen ska ha en sammanhållen karaktär med fasader av betong och skivmaterial och med kulörer inom en bestämd färgskala.

Planen möjliggör

ca 88 000 kvm BTA (bruttoarea) bostäder med ca 900 lgh  
ca 2 500 kvm BTA förskolor (16 avdelningar)  
ca 1 500 kvm BTA lokaler  
ca 12 000 kvm BTA garage med ca 460 parkeringsplatser  
ca 12 000 kvm BRA (bruksarea) skola för 1200 elever

Planen syftar också till att upphäva delar av detaljplanerna 7989, 88119 och 96007.

### Granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning under perioden 2015-06-25 – 2015-08-20. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2015-06-25. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### Synpunkter inkomna under granskning

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

### Remissinstanser

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att föreslagen utformning av bebyggelsen riskerar att bli olämplig med hänsyn till människors hälsa till följd av höga bullernivåer vid föreslagna bostäder, förskolor och skola. Planförslaget behöver kompletteras med planbestämmelser avseende bullernivåer och en redovisning av att föreslagna skolmiljöer kan få utemiljöer med godtagbara ljudnivåer.

#### Buller

Länsstyrelsen delar stadens bedömning att det är möjligt att tillämpa avsteg från riktvärden för buller. Planförslaget behöver dock kompletteras med bestämmelser om störningsskydd för föreslagna bostäder. Till detaljplanen har två separata bullerutredningar tagits fram, en för bostäderna och en för skolan. Länsstyrelsen konstaterar att olika indata för trafik har använts för beräkningarna. I bullerutredningen för bostäder har trafikuppgifter för år 2030 legat till grund för beräkningarna. Samma indata bör användas även för skolområdet. Länsstyrelsen anser att planförslaget behöver kompletteras med en redovisning av ljudmiljön på gårdar till föreslagna förskolor och skola och med planbestämmelser som reglerar ljudnivån på dessa gårdar. Då trafikmängden kommer att öka till år 2030 är det av vikt att redovisa att en god ljudmiljö kan klaras på skolgården även med de trafikförutsättningarna. Detaljplanen måste också beakta den nya bullersituationen som ett utökat spårsystem innebär.

#### Transporter med farligt gods

Länsstyrelsen anser i stort att synpunkter framförda i samrådsskedet har tillgodosetts. Riskreducerande åtgärder har arbetats in i plankartan, vilket Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsskedet. Dock bör staden av tydlighetsskäl beskriva förutsättningar och

avvägningar gällande risker med farligt gods också i planbeskrivningen. Vidare anser Länsstyrelsen att planbestämmelse "*Entréer bör om möjligt placeras bortvända från järnvägen*" är vagt utformad. Det är olämpligt med entréer vända mot riskkällan och detta bör undvikas.

#### Översvämningsrisk

Länsstyrelsen saknar en tydligare beskrivning över dagvattenhanteringen i planbeskrivningen. Hänsyn behöver även tas till klimatförändringar med ökad nederbörd.

#### Trafikverket

Trafikverket påpekar att det skall framgå av planbeskrivningen att Södra länken är riksintresse.

#### Plankartan

Trafikverket ser positivt på att planförslaget beaktar ett ungefärligt markbehov för framtida järnvägsspår längs med planområdet. Trafikverket anser att det är tillfyllest att planområdet har justerats, genom att plangränsen dragits tillbaka mellan järnvägen och lokalgatan samt att underliggande plan upphävas och erforderligt område lämnas icke planlagd i avvaktan på framtida järnvägsplan. 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. Trafikverket måste för all framtid kunna ha åtkomst till spåren för drift- och underhållsinsatser, samt att planen inte får ge negativa konsekvenser för räddningsinsatser. Trafikverket anser att det är oklart på vilket sätt denna funktion möjliggörs i detaljplanen.

#### Buller

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. Enligt Boverkets allmänna råd ska avsteg från bullerriktvärdena enbart förekomma i centrala delar av städer/större tätorter och längs kollektivtrafikstråk i större städer. Mot bakgrund av denna tolkning anser Trafikverket att avsteg är tillämpligt i aktuell detaljplan. Till detaljplanen hör två separata bullerutredningar, en för bostadsdelen och en för skoldelen. Trafikverket kan konstatera att de två utredningarna inte utgår från samma trafikmängder, vilket är en brist. Bullerutredningen för bostadsdelen ger förslag till detaljplanebestämmelser som föreslås gälla för samtliga byggnader. Trafikverket finner att sådana bestämmelser inte tagits med i plankartan, vilket är en allvarlig brist. Plankartan bör hindra möjligheten att placera förskolor i bullerutsatta lägen, så har inte skett i granskningshandlingen. Enligt trafikbullerutredning, Åkerlöf & Hallin 14084 PM A, framgår att ekvivalentnivån på förskolans uteplats beräknas bli under 55 dBA

under förutsättning av att en bullerskyddsskärm uppförs mot Sjöviksbacken samt att skärmar byggs i anslutning till föreslagen förskolebyggnad. Dessa bullerskärmar återfinns inte i detaljplanen varför bullernivån kan förväntas bli avsevärt högre på förskolans uteplats.

#### Vägrafik

En trafikanalys för väg är gjord som visar på trafikallsträngen som planområdet ger upphov till. Det framgår dock inte vilket prognosår som använts. Trafikverket anser att horisontår 2030 ska användas. Trafik-PM:et visar på köer på Södertäljevägen och de smitvägar som trafiken tar framförallt under förmiddagens maxtimme. Trafikmängden som planområdet bedöms alstra kommer att 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 trafikallsträngen 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. Under planarbetets gång har staden presenterat förslag till avskärmning av planområdet mot järnvägen genom en s.k. komfortskärm. Denna skärm är av väsentlig betydelse för boendes, gångtrafikanter och cyklister välbefinnande och säkerhet, bl.a. mot spårspring. Planbestämmelse om denna komfortskärm saknas dock på plankartan. Årstabergs pendeltågsstation är utformad så att dagens perrong är smal vilket medför att stationens kapacitet är begränsad. Stadens pågående och planerade bostadsbyggande i närområdet innebär att antalet passagerare utökas, troligen avsevärt. Det är önskvärt att en beräkning eller simulation för ökad passagerartrafik genomförs för att utreda behov av eventuella ombyggnader som skulle kunna påverka behovet av ytterligare mark, något som skulle kunna påverka föreliggande detaljplan. En sådan utredning bör genomföras i samråd med Trafikförvaltningen innan detaljplanen förs till antagande.

#### 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. Till planen hör ett PM "Cykelparkering" som redovisar behovstal som varierar mellan 180 – 3600 platser. Den i planen föreslagna cykelparkeringen kan uppskattas rymma 90 platser i en första etapp och 210 i en andra. Antalet möjliga platser är troligen för litet sett ur närområdets behov. Planen bör därför möjliggöra byggande av ett flervånings cykelgarage med stor kapacitet liknande det som byggts intill Älvsjö station. Det bör även observeras att den i planen illustrerade cykelparkeringen till största delen ligger utanför planområdet och marken kan komma att tas i anspråk för en framtida utbyggnad av spårkapaciteten. De höjdskillnader som finns inom stationsentréns närhet gör att cyklister som parkerat väster om stationen nödgas ta en omväg via den trappa som leder ner till gångtunneln. Detta medför att den föreslagna cykelparkeringens attraktivitet förminskas vilket kan leda till omfattande spontanparkering intill stationsentrén. Trafikverket saknar ett resonemang om lådcyklar, som bör finnas med i utformningsprinciperna.

#### Dagvatten

Till detaljplanen hör en dagvattenutredning. Utredningen utgår från att en del dagvatten tillåts rinna in på banvallen för att där infiltreras. Trafikverket kan inte acceptera ett sådant förslag varför staden måste genomföra åtgärder som garanterar att inget inflöde av dagvatten från planområdet kan ske till järnvägsområdet. Det är även viktigt att staden genomför åtgärder som förhindrar att planområdets lågpunkt (som sammanfaller med entrén till pendeltågsstationen) inte riskerar att drabbas av översvämning vid kraftigare nederbörd.

#### Grundvatten

Detaljplaneområdet ligger längst i väster inom Södra länkens kontrollområde, men det finns inga grundvattenrör inom området som mäts inom kontrollprogrammet. Trafikverket gjorde under samrådet bedömningen att risken för påverkan är mycket liten men påtalade att staden inom planarbetet ska redovisa och ta ansvar för att genomförandet av markanvändningen inte innebär att Södra länkens kontrollområde påverkas. Anmärkningen kvarstår.

#### Fortsatt process

Sammantaget ser Trafikverket behov av dialog med Stockholms stad om planens utformning intill järnvägen inför fortsatt process. Även Trafikförvaltningen bör inkluderas i dialogen kring stationsplatsens framtida utformning.

## SLL

### Förutsättningar

#### *Framkomlighet bussar & GC-vägar, hållplatser*

Det är viktigt att hänsyn tas till trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna. Trafikförvaltningens väderskyddsgrupp behöver också kontaktas i de fall flytt av väderskydd ska ske. De in- och utfarter som planeras till området bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik. Staden bör planera så att hämtning och lämning undviks vid busshållplatsen på Sjöviksbacken för att säkerställa framkomligheten för busstrafiken.

#### *Spårtrafik*

Tvärbanan ligger i anslutning till planområdet. Konsekvenser av detta redogörs inte tydligt i planbeskrivningen, främst vad det gäller buller.

### Störningar

#### *Busstrafik*

För de bostäder som vetter mot gator som trafikerats av buss ska utformning av byggnaderna ske så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:i3) för lågfrekvent buller innehålls i sovrum.

#### *Spårtrafik*

I plankartan behöver störningsskyddsbestämmelsen utökas och beskriva avstegsfall avseende boningsrum, uteplats, stomljud och vibrationer. I trafikbullerutredningen som ligger till grund för detaljplanen finns förslag till plankrav, de bör framgå även i planbeskrivning. Det bör framgå tydligt i planbeskrivningen att husen mot tvärbanan utsätts för spårtrafikbuller. Trafikförvaltningen bedriver även trafik på järnvägen vilket ger problem med buller. Den bullerutredning för bostäder som tagits fram som underlag till detaljplanen anger att data för antal tågpassager för tvärbanan har använts. Trafikförvaltningen skulle önska att konsekvenserna för bullret från tvärbanan förtydligades i utredningen.

#### *Förskola*

Vid de förskolor som planeras ska åtgärder vidtas så att nyetableringsriktvärdena avseende ekvivalentnivåer för trafikbuller innehålls på hela skolgården/lekplatsen. I plankartan bör också avgöras vad som utgör skolgårdens och förskolornas huvudsakliga vistelseyta och vilken del av skolgården/förskolorna som ska



inhålla 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. I plankartan framgår inte de bullerskyddsskärmar som bullerutredningen nämner är en förutsättning för att uppnå en god ljudnivå.

#### *Avtal*

Planområdet ligger i direkt anslutning till tvärbanan och pendeltågstation Årstaberg. Då avtal ännu inte upprättats är det viktigt att avtal tecknas innan detaljplanen antas. Förutsättningar och ansvar för bl a genomförande, buller, schaktning, vibrationer och ersättningstrafik ska regleras i avtal. Blankett att fylla i återfinns på [www.sll.se/bygga](http://www.sll.se/bygga). Trafikförvaltningen avser att föra en fortsatt dialog med staden kring närliggande bussterminal Årstaberg.

#### **Fortum Värme**

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera nya och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt önskar vi få tidig information och bli kallade till samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme. Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandavtal snarast möjligt.

#### **Skanova**

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

#### **Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten påpekar att det saknas plushöjder för avgränsning av E1-område i park.

#### **Fastighetskontoret**

Fastighetskontoret har tagit del av rubricerade planförslag för att möjliggöra byggande av lägenheter och skola vid kvarteret Packrummet i Årstaberg. Kontoret ser positivt på att det i plankartan finns kvar en möjlighet att bygga en fullstor idrottshall vid skolan. Detta bör även anges i planbeskrivningen. Även om det inte är aktuellt med en fullstor hall nu kan det bli aktuellt i framtiden eftersom det redan nu finns ett stort behov i Stockholm av ytterligare idrottshallar. Fastighetskontoret beklagar den planerade rivningen av ateljéhuset. Ateljéverksamheten är värdefull för staden och att hitta ersättningslokaler är en komplex fråga. Ett samarbete för att hitta konstruktiva lösningar tillsammans med andra förvaltningar och bolag i staden samt IKANO Bostad måste därför till.



## Besvärberättigade

### Ateljéhuset wip

Ateljéhuset wip menar att Stockholms Stad har uttryckt en tydlig målsättning att verka för goda villkor för konstnärer, bl.a. när det gäller tillgång till ateljélokaler (senast i budgeten för 2015). Flera ateljéföreningar, i Söderort och andra delar av Stockholm, hotas av uppsägning p.g.a. rivning, vilket kommer att ge en stor brist på ateljéer inom några år. Huset Packrummet 12, byggt 1994, är i gott skick och utan akut renoveringsbehov. I dag hyr Ateljéhuset wip ca 3500 kvm, vilket är mindre än hälften av husets yta. Om även resten av huset fylldes av ateljéer skulle ett stort antal konstnärer och relaterade verksamheter få plats, vilket skulle lösa ett problem för Stockholms Stad. De stora verkstadslokaler som finns i husets bottenplan skulle kunna inrymma KKV, Konstnärernas Kollektivverkstad, som också letar ny lokal. Ateljéföreningens lokaler är specialanpassade för ateljéverksamhet och verkstäder. Under 2015 har Fastighetskontoret letat efter ersättningslokaler för föreningen, utan framgång. Det är mycket svårt att hitta en befintlig byggnad som kan inrymma denna typ av verksamhet för så många personer. I dag arbetar här 90 professionella konstnärer. Det är enkelt att bevara huset, eftersom det i princip ligger inom området för kvarter 1. Övriga kvarter samt skolan skulle inte beröras. Ett bevarat/utvidgat ateljéhus skulle kunna bli en stor resurs för det nya bostadsområdet genom att tillföra kurs- och utställningsverksamhet. Det skulle också ge möjligheter till samarbete med den nya skolan. Framförallt bevaras en befintlig, välfungerande kulturell verksamhet som skapar en mer blandad boendemiljö.

## Övriga

### YIMBY

YIMBY ställer sig positiva till bebyggelse i området och noterar vissa förbättringar mot samrådsförslaget. Vi hade dock önskat oss ytterligare förbättringar för att området på så bra sätt som möjligt skulle kunna bidra till en tät, effektiv, funktionsblandad och trivsamt stad. Särskilt genom att ta ett större grepp och titta på hur man kopplar ihop detta mindre område med fortsatt utbyggnad av staden i övriga närbelägna delar.

Att fokusera ensidigt på fullständig trafiksäkerhet för gränssnittet mellan bilister och andra trafikanter framför persontrygghet och personsäkerhet finner vi märkligt. Gångtunnlar utgör ett stort moment av otrygghet för de gående och vi skulle gärna sett att korsningen mellan cyklister och gående lösts på ett annorlunda sätt. Det är dock bra att otryggheten för denna gångtunnel bör ha minskats genom de bearbetningar som gjorts till utställningen.

Vi noterar att cykelbanan nu är ändamålsenligt rak istället för samrådets slingrande. Helt utifrån vad som förväntas av ett huvudstråk för pendlare.

Vi beklagar djupt att hela området bebyggs av en enda aktör istället för flera genom småskalig fastighetsindelning. Men ambitionen att bygga olika fasader är ett bra första steg, om än dock ej tillräckligt, för att ge en varierad stadsbebyggelse. När det gäller färgsättningen så vänder vi oss mot att den är kraftigt begränsad. Detta riskerar att ge området ett intryck av enformig bostadsenklav som vänder sig bort från staden. Att ge större frihet i färgsättningen kan istället skapa en större helhet för området i stort men samtidigt med lokala variationer som ger människovänlig småskalighet.

Mikael Anteskog Adler, Hildebergsvägen 18, 11762 Stockholm  
MA tycker att det är mycket positivt att det byggs fler bostäder i området. MA tycker dock att den planerade bebyggelsen är väldigt hög, vilket rimmar illa med övrig bebyggelse i området, som vanligtvis är 3-5 våningar höga. MA anser att man bör begränsa byggnadshöjderna i det nya området till 6-8 våningar. Området ligger redan högt i jämförelse med Liljeholmskajen, där höga hus byggs.

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

- Generell sänkning av byggnadshöjder.
- Omgestaltning av bebyggelsen till helt slutna kvarter.
- Större variation i färgsättning av fasader.
- En lösning av entrén till pendeltågstationen från planområdet som inte kräver en gångtunnel.
- Utökning av skolans gymnastikhallar till en fullstor idrottshall.
- Nya verksamhetslokaler i området för ateljéföreningen wip och idrottsföreningen Hilti.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Här ges ämnesvisa svar på det som inkommit under granskningen samt det i listan ovan.

#### **Generell sänkning av byggnadshöjder**

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 byggnadshöjder är inte möjlig utan att normer och riktlinjer för buller överskrids.

#### **Omgestaltning av bebyggelsen till helt slutna kvarter**

I några lägen har det visat sig möjligt att sänka byggnadshöjden på lamellhusen och göra ett släpp i kvartersformen för att skapa bättre ljusförhållanden på bostadsgårdarna och i kvartersparken. Släppen bidrar också till att skapa siktlinjer och överblick från gårdarna som annars riskerar att kännas instängda.

### Gångtunnel mellan planområdet och pendeltågstation

Vid planering av pendelcykelstråk förordar Trafikkontoret av säkerhetsskäl planskilda korsningar mellan cykel och gående där så är möjligt. Utformning av gångtunneln mellan planområdet och pendeltågsstationen har bearbetats efter synpunkter som framkom under samrådet.

### Buller

Bullerutredningar har uppdaterats med hänsyn till Trafikverkets trafikprognos 2030, förväntad bullersituation vid ett utökat spårssystem för järnvägen och framtida utökad trafik på tvärbanan. Planbestämmelser som reglerar ljudnivå för bostäder och vistelseytor för skola och förskolor införs på plankartan. Bullerskärm mellan park och Sjöviksbacken illustreras på plankartan. Genomförandet av bullerskärmen säkerställs i stadens projektering av allmänna ytor.

### Järnvägstrafik och åtkomst till järnvägsområdet.

Komfortskärm mellan planområdet och järnvägen, utformning av vändplan vid lokalgatans norra ända samt åtkomst till järnvägsområdet och Trafikverkets teknikhus finns redovisad som illustrationer på plankartan. Genomförandet säkerställs i stadens projektering av allmänna ytor och regleras i genomförandavtalet mellan staden och Trafikverket.

### Vägrafik och parkering

Trafikutredning har uppdaterats med hänsyn till Trafikverkets trafikprognos 2030. Antalet parkeringsplatser inom planområdet och trafikmängd mellan planområdet och Sjöviksbacken förväntas bli oförändrat till följd av detaljplanens genomförande. Besöksparkering i området förutsätts bli avgiftsbelagda även dagtid.

### Cykeltrafik

Stadsbyggnadskontoret anser att en lämplig placering för cykelgarage och lådcyklar är i anslutning till nytt busstorg. Detta avses ingå i kommande detaljplan för fastigheten Norrmalm 5:1 söder om Årstaberg station. För bostadsbebyggelsen planeras cykelförråd med parkeringstal 2,5 cyklar/lägenhet.

### Framtida ombyggnader av pendeltågsstation

Stadsbyggnadskontoret anser att en utbyggnad av Årstabergs pendeltågstation lämpligen förläggs på fastigheten Norrmalm 5:1 söder om stationen. En utbyggnad kan då samordnas med ombyggnad av busstorget, eventuell ny hållplats för tvärbanan och ett nytt cykelgarage i en resecentrumanläggning.

### Dagvatten

I stadens projektering av allmänna ytor planeras så att vatten från gatan och cykelvägen som går längs järnvägen rinner till trädraden. Vid trädraden finns breddavlopp till dagvattenledning. Allt dagvatten från Packrummet leds via ny ledning under tvärbanan till befintligt system i Årstabergsvägen.

#### Fullstor idrottshall

I flera yttranden noteras att stadsdelen har stor brist på idrottsanläggningar och att planerad gymnastiksal för skolan borde utökas till en fullstor idrottshall. Stadsbyggnadskontoret har presenterat ett sådant förslag för Sisab, Idrottsförvaltningen och Fastighetskontoret. Det har dock inte bedömts som genomförbart.

#### Lokaler till ateljéföreningen wip och idrottsföreningen Hilti

Flera yttranden menar att planarbetet inte i tillräcklig omfattning tagit hänsyn till befintliga verksamheter i området och att planen inte innehåller nya verksamhetslokaler i tillräcklig omfattning. Stadsbyggnadskontoret och byggherren har presenterat ett förslag till nya lokaler för föreningsverksamhet. Det har dock inte bedömts som genomförbart av Fastighetskontoret.

#### Fortsatt process

Exploateringskontoret kommer ha en fortlöpande dialog med Trafikverket vid den fortsatta projekteringen av allmän mark som gränsar till järnvägen och Årstaberg station.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

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. 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 risk och buller från Västra stambanan, Tvärbanan 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.

Uppdaterade bullerutredningar, luftkvalitéutredning och trafikprognos förbättrar förutsättningarna marginellt för detaljplanens genomförande. 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

Susanne Werlinder  
planchef

Ronnie Kristola  
stadsplanerare