

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för Kabelverket 11 m.fl. i stadsdelen Solberga i Stockholm Dp 2014-19688**

#### **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
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	6
Övriga.....	10
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts .....</b>	<b>10</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>10</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>15</b>

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra ny bebyggelse för omkring 685 lägenheter, lokaler för centrumändamål, ny förskola, nya parker samt ett nytt allmänt grönt stråk som förbättrar kopplingarna mellan Älvsjövägen och Solbergaskogen samt ett parkeringshus.

Planförslaget skickades ut för granskning 8 februari 2017 till 8 mars 2017. Under granskningen har nio yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller påverkan på grund av Bällstaradarn, buller, förorenad mark, formalia, upphävande av servitut för vägtunnel, exploateringsavtal, trä som byggnadsmaterial, solceller, dagvatten och plats för odling. Sakägare och övriga boende, sammanlagt tre stycken inkomna yttranden, har framfört synpunkter som önskemål om att parkeringshuset placeras på annan plats, att access till garage i

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

befintligt kontorshus tillgodoses, att skyltmöjligheterna inte försämras för Kabelverket 2, trafik och buller från Älvsjövägen, parkeringsplatser och bevarande av byggnad. Synpunkter på drift och underhåll av Älvsjövägen har lämnats vidare till Trafikkontoret. Kontoret bedömer att föreliggande förslag stämmer väl överens med intentionerna i stadens översiktsplan, Promenadstaden, och med programmet för Kabelverket (Dnr 2011-03445) om att utveckla Älvsjö som en tyngdpunkt med målsättningen att skapa mångsidiga och täta stadsmiljöer med en stor blandning av boende, grönområden och parker, verksamheter, arbetsplatser och service. De nya bostäderna kan utöver att komplettera befintliga bostadsbestånd i Älvsjö även bidra till stadens sammanlagda bostadsförsörjning.

Kontoret anser således att påverkan på befintliga bostäder och bebyggelse bedöms som godtagbar i en växande stad. Stadsbyggnadskontoret menar att en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen gjorts. Kontoret anser att föreslagen bebyggelse är väl utformad och ger ett tillskott av lägenheter i en delvis befintlig struktur.

Inkomna synpunkter föranleder endast ändringar av administrativ art. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanens syfte är att inom aktuellt planområde pröva omfattning, utformning och placering av ny bebyggelse för omkring 685 lägenheter. Av dessa blir ca 440 hyreslägenheter, 86 studentlägenheter och 159 bostadsrätter. Planen ska även möjliggöra lokaler för centrumändamål, ny förskola, nya parker samt ett nytt allmänt grönt stråk som förbättrar kopplingarna mellan Älvsjövägen och Solbergaskogen samt ett parkeringshus. Nya bostäder kan utöver att komplettera befintligt bostadsbestånd i Solberga även bidra till stadens sammanlagda bostadsförsörjning. Planen är den tredje av totalt tre utbyggnadsetapper av Kabelverket som resulterat i sammanlagt cirka 1750 bostäder. Planen ska fullfölja intentionerna i Program för kvarteret Kabelverket, dnr 2011-03445.

Området har tidigare använts för industriändamål. Planförslaget förutsätter att alla utom två byggnader inom fastigheten Kabelverket 11 rivs. Målsättningen är att skapa en tilltalande boendemiljö med modern, tät och stadsmässig karaktär där bostäder och verksamheter samverkar till aktiva bottenvåningar och levande gaturum. Planen

syftar till att säkerställa hänsyn till de kvarvarande kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Värdefulla ekar sparas. Ny bebyggelse ska utformas och placeras på avsedd mark på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till buller, stadsbilden och kulturvärdena på platsen för en god helhetsverkan. Förslaget framhåller och organiserar de nya byggnaderna efter de riktningar och kvaliteter som finns i den historiska strukturen. Den historiska kopplingen förstärks av att de högst värderade äldre byggnaderna bevaras och återanvänds. Området får en tydlig identitet när de nya bostadshusen gestaltas med ett medvetet förhållningssätt till kulturhistoriskt värdefulla byggnader och till det industriella arvet. Vidare ska planen även skapa en struktur som förbättrar kopplingarna från övriga delar av Älvsjö till Solbergaskogen.

Parkering möjliggörs i garage i källare och under bostadsgårdar samt i ett nytt parkeringshus.

### **Granskning**

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 8 februari 2017 till 8 mars 2017. 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 Mitt i Söderort Liljeholmen 2017-02-07. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Älvsjö medborgarkontor 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 för projektet dnr 2014-19688. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska nämndhuset på Flemmingatan 4.

### **Remissinstanser**

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer, utifrån nu kända förutsättningar, att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen och upphäva den med stöd av 11 kap. 11 § PBL. Denna bedömning förutsätter att höjdbegränsningar inom planområdet med anledning av luftfartens tekniska system följs för att inte påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggning av riksintresse för kommunikationer. Kommunen behöver även beakta nedanstående synpunkter avseende buller och förorenad mark.

Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsen påpekar att höga byggnader och anordningar kan påverka luftfartens tekniska system och medföra påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer. Luftfartsverket (LFV) har framfört att planområdet ligger inom skyddsområdet för Ballstaradarn och att de avstyrker byggnader högre än 92 meter över havet på grund av dess påverkan av radaranläggningen. Denna höjdbegränsning inkluderar påbyggnader som master, torn, ventilation, hisschakt m.m.

Länsstyrelsen förutsätter att planförslagets höjdbegränsningar fortsatt följs och att bebyggelsen inte överskrider totalhöjden 92 meter för att inte riskera att påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggning av riksintresse för kommunikationer.

Till granskningen har kommunen på plankartan infört en upplysning om att riktvärden för buller enligt Förordning om trafikbuller vid bostäder, SFS 2015:216, ska uppfyllas samt planbestämmelsen att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en bullerdämpad sida. Länsstyrelsen är positivt till att kommunen reglerar bebyggelsens utformning för att klara förordningens riktvärden. Länsstyrelsen anser emellertid att kommunen på plankartan eller i planbeskrivningen behöver definiera vad som avses med bullerdämpad sida.

Länsstyrelsen påpekar att det i bullerexponerade lägen behöver ofta flera olika planbestämmelser kombineras för att säkerställa att området blir lämpligt för den användning som planeras. Det framgår i bullerutredningen (NIRAS 2016-09-23) att det för en mindre del av bostäderna behövs tekniska lösningar, exempelvis delvis inglasning av balkong och indragen balkong, för att klara förordningens riktvärden. För några av dessa lägenheter, exempelvis i kvarter C och E, klaras då riktvärdet utanför fönster och inte för hela fasaden/sidan. Länsstyrelsen anser därför att den använda planbestämmelsen behöver kompletteras för de lägenheter för vilka förordningens riktvärden klaras utanför fönster. Länsstyrelsen anser vidare att det behöver framgå tydligare av planbeskrivningen hur förordningens riktvärden ska klaras i olika delar av planområdet samt att det är möjligt att anlägga gemensamma uteplatser där riktvärdena 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maxnivå inte överskrids.

Länsstyrelsen vill påminna om de synpunkter som framfördes i samrådsskedet om att ytterligare undersökningar och eventuella

åtgärder behöver genomföras när befintliga byggnader på platsen rivits.

Länsstyrelsen vill upplysa om att det enligt Boverkets allmänna råd (2014:5) om planbestämmelser för detaljplan framgår att lagstödet för planbestämmelser bör redovisas i anslutning till planbestämmelserna.

#### Luffartsverket (LFV)

LFV har som sakägare av utrustning för kommunikation, navigation och radar inget att erinra mot detaljplanen förutsatt att byggnadernas maximala höjd inte överstiger angivna 92 m över nollplanet på de aktuella fastigheterna. Denna höjd inkluderar påbyggnader som master, torn, ventilation, hisschakt etc.

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran till upprättat planförslag, men uppmärksammar att överenskommelse om upphävande av officialservitut A7/1996.2 (vägtunnel) inte har inkommit.

#### Exploateringskontoret

Exploateringskontoret framhåller att det är viktigt att detaljplanen inte antas innan exploateringsavtal är tecknat mellan JM AB samt AB Familjebostäder och exploateringskontoret. Innan exploateringsavtal kan tecknas behöver Staden granska och godkänna handlingar för allmän platsmark, gata och park samt ledningsförläggning så att dessa handlingar kan säkerställas i planen. Exploateringskontoret är positivt till den nya bebyggelsen och har medverkat i planarbetet.

#### Fortum Värme

Fortum Värme påpekar att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledning. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Fortum Värmes distributionsanläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Det är viktigt att genomförandeavtal tecknas snarast möjligt. Fortum Värme har småskaliga produktionsanläggningar inom aktuellt detaljplaneområde. I övrigt ingen erinran.

#### Naturskyddsföreningen

Stockholms Naturskyddsförening anser att detaljplanen är bra till största del, då det mesta av byggnationen ligger på redan exploaterad mark. De anser att husen bör byggas i trä i första hand, att fasaderna ut mot Älvsjövägen gärna bör vara av trä och anpassade så att ljudet inte studsar tillbaka på villorna på motsatt sida av Älvsjövägen. Det bör även förberedas för solceller på taken.

Föreningen anser att det är mycket bra att värdefulla ekar sparas och att en stor variation av ekosystemtjänster bör eftersträvas och samtidigt förstärka grönskan jämfört med innan där det var ganska mycket gråmark. De anser vidare att det är viktigt att parkmarken får goda förutsättningar för en rik flora och fauna, att dagvattenfördröjning bör uppsamlas i publika dammar samt att platser för odling möjliggörs på tak.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen**

#### **Profi Fastigheter (Kabelverket 2)**

Profi menar att hänsyn inte tagits till de tidigare inlämnade synpunkterna. De anser att det är av yttersta vikt att detaljplanen tar hänsyn till den verksamhet som bedrivs idag och som kan komma att bedrivas utifrån gällande detaljplan för Kabelverket 2, vilket idag främst är kontors- och produktionsverksamhet med krav på angörande av större transportfordon. Detaljplanen får inte begränsa kommande utvecklingsmöjligheter.

Profi anser att föreslagen placering av parkeringsgaraget inte är rätt utifrån detaljplanens intention och att det bör placeras på annan plats där det inte blir så iögonfallande och dominerande. De menar att Kabelverket 2 blir helt kringbyggt av byggnader och tappar mycket av sin visualitet som är viktigt för en kommersiell verksamhet och anser att den nuvarande grönyta som idag utgör parkmark bör så förbli.

Profi anser att den nya detaljplanen måste säkerställa:

- Att den tillgodoser fullvärdig access till garaget motsvarande de transporter som finns idag och som kan tillkomma utifrån den verksamhet som möjliggörs.
- Att inte viktbegränsningar för fordon införs på anslutande vägar till Kabelverket 2.
- Att garagebyggnad utmed Älvsjövägen utgår och ersätts med parkering under mark.
- Att vägen mellan Kabelverket 2 och de planerade bostäderna vid Älvsjövägen, tillgodoser fullständiga brandkrav och hyresgästers transportbehov.
- Att utformning och höjderna på byggnaderna utmed Älvsjövägen inte försämrar skyltmöjligheterna för Kabelverket 2.
- Att gatuparkering inom området begränsas till att avse besökande och inte boende.
- Att en markskyltplats tillåts.
- Att hänsyn tas till säkerhetsavstånd och övriga myndighetskrav på hyresgästers verksamhet.

- Att den inte påverkar Kabelverket 2:s fastighetsgräns utöver vad som skriftligen har avtalats.

Profi anser att utveckling som nu sker i området känns väldigt spännande. Profi ser fram mot en fortsatt dialog i detta ärende.

#### Två privatpersoner boende på Tröskverksvägen

Två privatpersoner, närboende, anser att det stora problemet är hur Älvsjövägen påverkas och påverkar, genom ökat trafikflöde och fler människor som utsätts för de negativa effekter som den redan hårt trafikerade Älvsjövägen medför. De anser att de nya byggnaderna längs Älvsjövägen riskerar att förstärka effekterna för de boende på södra sidan av Älvsjövägen, t ex genom att buller reflekteras.

Privatpersonerna anser att följande åtgärder bör vidtas:

- Säkerställ boendes hälsa och välbefinnande, på ömse sidor om Älvsjövägen, liksom trafiksäkerhet och trevnad.
- Åtgärda de planerade byggnaderna längs Älvsjövägen så att de inte förstärker buller genom att det studsar.
- Planera bullerdämpande åtgärder/bullerplank på södra sidan av Älvsjövägen.
- Påskynda kapacitetsökande åtgärder beträffande väg 259 och Södra Länken, men avled genomfartstrafiken omgående.
- Planera för en bättre integration över Älvsjövägen, både avseende passager för människor och gröna stråket.
- Genomför miljö kvalitetsmätningar och miljöbedömning och publicera dessa, samt vidta de åtgärder som erfordras.
- Säkerställ att förbudet mot tung trafik efterlevs, genom förbättrad skyltning, införande av kontrollfunktioner, t ex våg med kamera och utökad övervakning (polisier åtgärd).
- Sänk hastigheten till 30 km/tim på Älvsjövägen.
- Inför dubbdäcksförbud på Älvsjövägen

Personerna har följande synpunkter på trafikutredningen:

- Utredningen bortser helt från möjligheten för boende i Långbro att åtnjuta det nya centrum som planeras, med verksamheter av intresse även för befintliga invånare. Gång- och cykelflödet påverkas av detta.
- Målsättningen uttalas tydligt, att området ska bli ”stadsmässigt”, vilket borde innefatta en reduktion av genomfartstrafik, särskilt på Älvsjövägen, vilken också konstateras är ”nära sin maximala belastning”. Den uppenbara frågan är naturligtvis varför Södra Länken över huvud taget byggdes, om inte för att hantera trafiken runt bebyggda områden, som t ex Älvsjö? Likaså finns Glömstaleden, som lämpligen borde hantera trafik som ska till Nynäsvägen.
- Det tycks som att ”kapacitetsförbättring” inte innebär ökad kapacitet för genomfartstrafik, utan endast för på- och avfart



till matargator, vilket till viss del stöds av detta yttrande. I hela utredningen (inklusive Planbeskrivningen) har man endast studerat effekterna av ny planering, och helt bortsett från befintliga boende i Långbro, i synnerhet längs Älvsjövägen, vilken är ett stort miljöproblem (buller, vibrationer, föroreningar, trafiksäkerhet). Kapacitetsökning är fel åtgärd. I stället bör vägen avlastas från motorfordonstrafik, särskilt genomfartstrafik till Huddingevägen, Örbyleden och Nynäsvägen. Endast boendetrafik bör tillåtas, eller åtminstone främjas.

- Eftersom Älvsjövägen är en barriär i många avseenden, förstärkt av den hårda trafikbelastningen, bör en helhetssyn appliceras. Först och främst måste trafikreducerande åtgärder vidtas när det gäller genomfartstrafik och tung trafik eftersom man anser att förbudet följs inte idag. Det anses bero på grund av bristande skyltning. Dessutom bör Älvsjövägen utvecklas till en stadsgata, enbart avsedd för boendetrafik, med kraftigt reducerad hastighetsgräns och fartkameror. Som stadsgata kan tillfarterna, som nu är stängda på södra sidan, eventuellt öppnas upp igen. Cykelvägen kan antingen bibehållas eller flyttas till norra sidan av Älvsjövägen.
- Privatpersonerna menar att det enligt tidigare utredning skulle ett fullt utbyggt exploateringsområde alstra ca 4400 fordonsrörelser/dygn. På andra ställen, i planbeskrivningen, nämns 20 000–23 000 fordonsrörelser/dygn. Detta verkar inte stämma, utan 20 900 plus 4400 skulle ge över 25 000. Antingen är det fel eller oklart.
- De 6 faktorer som redovisas stöder ambitionen att Älvsjövägen måste avlastas, genom att Södertörnsleden (väg 259) byggs ut till stadsmotorväg 70 km/tim och får nära 50 000 fordon per dygn, kapaciteten på Södra Länken förbättras genom förenklade växlingsrörelser och att köer på Essingeleden inte spiller över, hastigheten sätts till 40 km/tim på Älvsjövägen, samt policy som motverkar bilinnehav och bilkörning. Tung trafik är redan idag inte tillåten på Älvsjövägen, men övervakas dåligt och är bristfälligt skyltat. Trafikspillet till närliggande gator ter sig inte så attraktiv, utan mer som en potentiellt negativ bieffekt, om man inte gör rätt.
- Det saknas ett annat potentiellt viktigt flöde av gång- och cykelresor, från det nya området till Långsjön, som är ett attraktivt rekreationsområde. Detta torde innebära i huvudsak ökad cykeltrafik. Dock måste hindret längs Älvsjövägen då elimineras på ett trafiksäkert sätt.
- En framtida spårväg är bättre att lägga mellan körbanorna på Älvsjövägen, som dessutom anpassas med ljusreglerade övergångar och 30 km/tim.
- Korsningarna signalregleras, vilket innebär att det inte fordras dubbla körfält i Älvsjövägens till- och frångarter.



Således kan Älvsjövägen ha endast ett körfält i vardera riktningen, och inte breddas, vilket ökar trafiksäkerheten och underlättar för planering av eventuell spårväg.

Personerna har följande synpunkter på planbeskrivningen:

- Det ter sig inskränkt att begränsa det gröna stråket till att ta slut vid Älvsjövägen. Det gröna stråket inkluderar ju Älvsjöskogen, Långbro Park och Långsjön. En lösning för att binda ihop och eliminera hindret Älvsjövägen, i denna aspekt, är eftersträfvansvärd.
- I planbeskrivningen noteras ordet ”helhetsverkan”, som inte kan begränsas till det nya området, utan måste inkludera befintlig bebyggelse utanför, t ex boende i Långbro, framför allt nära Älvsjö-vägen, och ”hänsyn till buller”, som måste ta samma hänsyn till befintlig bebyggelse.
- Fläktar och fläktrum, liksom elcentraler framkallar buller och stomljud. Detta måste undanröjas.
- Ambitionen att koppla ihop de olika stadsdelarna till ett Älvsjö är lovvärd. Även t ex boende i Långbro måste få enkel tillgång till de nya faciliteterna.
- Att Älvsjövägen har en viktig regional funktion då den sammanbinder Magelungsvägen och Huddingevägen med E4/E20, är inte en logisk slutsats, eftersom Södra Länken har just denna funktion och byggdes för att förbinda de stora in- och utfartslederna och för att avlasta gator som Älvsjövägen. Genomfartstrafiken på Älvsjövägen måste minska, om den ska kunna betraktas som en stadsgata.
- Att Älvsjövägen har bebyggelse som vänder slutna baksidor mot gatan stämmer inte. På samtliga tomter belägna mellan Tröskverkswägen och Älvsjövägen levs trädgårdslivet på sidan mot Älvsjövägen, vilket är näst intill omöjligt med de störningar som trafiken på Älvsjövägen åsamkar.
- Privatpersonerna menar att uppgiften från miljöförvaltningen att miljö kvalitetsnormerna för luft inte överskrids inom eller i anslutning till programområdet, inte är korrekt, i synnerhet om man mäter under rusningstrafik. Trafiken på Älvsjövägen måste reduceras och dubbdäcksförbud införas.
- Risk för vibrationer måste beaktas och åtgärdas.
- Stråket fungerar inte bara som visuell länk utan är även funktionsmässigt sammanbundet.
- Privatpersonerna menar att bedömningen att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34 § eller MB 6 kap 11 § att en miljöbedömning behöver göras, inte är trovärdig och verkar inte underbyggd.
- Genom att riktvärdena för industribuller klaras, menar de implicit att riktvärdena för trafikbuller inte klaras.
- De hus som fungerar som bullerskärmar medför att bullret studsar över till befintlig bebyggelse på södra sidan av

Älvsjövägen, vilket innebär att de redan idag oacceptabla bullernivåerna förstärks ytterligare.

- De menar att man fullständigt ignorerar de redan boende som berörs och drabbas ytterligare av den nya bebyggelsen. Bullerplank kombinerat med absorberande material på nya byggnader längs Älvsjövägen är en rimlig lösning.
- Att vibrationer i byggnader bör underskrida komfortriktvärde 0,4 mm/s måste även säkerställas för befintlig bebyggelse söder om Älvsjövägen.

### Övriga

En privatperson boende på Drabbningsvägen

En privatperson frågar var parkeringsplatserna i anslutning till idrottshallarna vid Kämpetorpsskolan finns och menar att det måste finnas plats för bussar, personbilar och cyklar. Vidare ställs frågan om vad det är för ett gammalt hus som ska bevaras inne i Kabelverksområdet och till vad det ska användas. Privatpersonen tycker det vore intressant att få mer kunskap om huset. Personen föreslår även att man bygger bostäder i nuvarande stadsdelsförvaltningens/stadsdelsnämndens hus vid Älvsjö torg.

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

- Att parkeringshuset utgår eller flyttas till annan plats.
- Att bullerdämpande åtgärder/bullerplank uppförs på södra sidan Älvsjövägen, utanför planområdet.
- Att andra trafikåtgärder som inte ligger inom ramen för planprocessen genomförs.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Här ges ämnesvisa svar på det som inkommit under granskningen samt det i listan ovan (det som inte kunnat tillgodoses.)

Höjdbegränsning pga. luftfartens tekniska system

Kontoret delar Länsstyrelsens uppfattning och förutsätter att detaljplanen följs och säkerställs i bygglovet samt att höjdbegränsningen inte överskrids. Radio- och telemaster är de bygglovspliktiga. Åtgärder med höga höjder remitteras som regel till Luftfartsverket. Kontoret ser därmed att torn, ventilation, hisschakt m.m. inte kommer att överskrida planens höjdbegränsningarna.

Buller

Planbeskrivningen har kompletterats med ett förtydligande om vad som avses med bullerdämpad sida.

Kontoret anser inte att den använda planbestämmelsen behöver kompletteras. Däremot har planbeskrivningen förtydligats med att som bullerdämpad sida räknas i detta fall även enstaka, mindre fasadpartier, som skyddas genom lokala tekniska åtgärder. Sådana åtgärder kommer att behöva göras på färre än 10 % av bostäderna för att klara riktvärden för buller. Tekniska lösningar som föreslås är delvis inglasning av balkong samt indragen balkong.

Planbeskrivningen har även kompletterats med en kartbild som visar hur riktvärdena för den ekvivalenta ljudnivån klaras i planområdet samt att det är möjligt att anlägga gemensamma uteplatser där riktvärdena 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maxnivå inte överskrids.

#### Förorenad mark

Om en markförorening påträffas ska byggherren omgående kontakta miljöförvaltningen. Det är en lagskyldighet enligt Miljöbalken.

#### Formalia

Planbeskrivningen kommer att kompletteras så att lagstödet för planbestämmelser framgår där. Det bör inte krävas att lagstödet för en detaljplanebestämmelse redovisas på plankartan. En planbestämmelse kan grundas på flera olika bestämmelser i 4 kap PBL. Ett krav på redovisning av lagstöd för varje planbestämmelse riskerar att leda till ytterligare detaljreglering av planprocessen som inte bidrar till att PBL ska bli enklare att tillämpa. Det skapar även en risk för överreglerade planer och onödiga diskussioner om eventuella formaliafel. Boverkets allmänna råd är dessutom endast vägledande.

#### Upphävande av servitut

En begäran om upphävande av officialservitut A7/1996.2 (vägtunnel) är framtagen av byggherren. Den ska ha inkommit till lantmäterimyndigheten innan planen antas.

#### Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska vara tecknat mellan JM AB samt AB Familjebostäder och exploateringskontoret innan detaljplanen antas.

#### Ledningar

Exploateringskontoret håller i ledningssamordning som sker med alla berörda ledningsägare inom området.

#### Solceller på tak

Solceller på tak är möjliga men inget som regleras i detaljplan.

#### Dagvattenfördröjning

På allmän plats föreslås i dagvattenutredningen bland annat ”rain gardens”, genomsläppliga material och skelettjordar. Topografin

och utrymme gör att större dagvattendammar inte är möjliga. Mindre dammar på allmän plats kan studeras i projekteringsskedet. Frågan är framförd till exploateringskontoret.

#### Platser för odling

Odling på tak och gårdar är möjliga men inget som regleras i detaljplan.

#### Parkeringshuset

Parkeringslösningen bygger på delvis uppförande av ett parkeringshus. Placeringen av parkeringshuset är studerad. Det föreslagna området vid Älvsjövägen är inte lämpligt för bostäder. Området ska förtätas och Älvsjövägen bli en stadsgata. Placeringen av parkeringshuset bedöms som lämplig. En del av parkeringshuset kommer att vara öppen för allmänheten genom att lokaler för centrumändamål och besöksanläggning möjliggörs i bottenvåning. I Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm, pekas Älvsjö ut som en av tyngdpunkterna där det kollektivtrafikhärla läget är gynnsamt för att tillskapa nya bostäder i en blandad stad. I de tyngdpunkter, som pekas ut i översiktsplanen, bedömer kontoret att planområdet är lämpligt för högre exploatering än intilliggande befintliga områden för att svara upp mot bostadsmålet om 140 000 nya bostäder till 2030. Förtätning och utveckling i syfte att göra den växande staden tillgänglig för fler, bedöms inte möjlig att genomföra utan påverkan på omgivningen. Kontoret bedömer att olägenheter för närboende såsom ökad beskuggning och sämre skyltmöjligheter, sannolikt inte är större än vad som är normalt i centrala delar av en tät och växande storstadsregion.

Detaljplanen tillgodoser access till garaget i Kabelverket 2. Vägen mellan Kabelverket 2 och de planerade byggnaderna tillgodoser transportbehov och brandkrav i likhet med dagens utformning. Enligt nuvarande ägoförhållanden går kvartersgatan till Profi över JMs och Familjebostäders mark. På en mindre del av kvartersgatan finns ett avtalsservitut som säkerställer nyttjanderätten för passverksamheten på Kabelverket 2. I den nya detaljplanen går transportvägen genom allmän gata samt kvartersgata med möjlig gemensamhetsanläggning. Profi kan som fastighetsägare ingå i gemensamhetsanläggningen för vägen. Skyltmöjligheter för Kabelverket 2 kommer att påverkas. Goda skyltmöjligheter finns dock fortfarande genom att byggnaden synliggörs från gatan vid sidan och ovan parkeringshuset. Vad gäller verksamhet som bedrivs av Gemalto kan den inte lägga hinder på annans fastighet.

#### Miljökvalitetsnormer (MKN) för luft

Miljökvalitetsnormer för luft klaras enligt den kartering av luft som SLB analys gjort för hela staden. Luftföroreningskarteringen är offentlig och finns på <http://slb.nu/slbanalys/luftföroreningskarteror>.

### Trafik och buller på Älvsjövägen

Älvsjövägen ligger utanför planområdet. I arbetet med detaljplanen studeras att en framtida intilliggande spårväg kan finnas längs Älvsjövägen. Planen ska inte lösa frågan om placering av spåren eller utformning av Älvsjövägen eftersom den ligger utanför planområdet.

Placering av ny bebyggelse möjliggör att dubbelriktad cykelväg kan finnas. Byggnadernas placering vid gata med lokaler i bottenvåning bidrar till täthet och stadsmässighet.

Staden jobbar kontinuerligt med minskat bilinnehav. Den aktuella detaljplanen bidrar med exempelvis byggnation vid kollektivtrafiknära läge och mobilitetslösningar såsom bilpool och lånecyklar.

För bostäder på lermark intill vägar kan det föreligga risk att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna som kan ge upphov till olägenhet. Det kan därför i nya detaljplaner säkerställas att de nya byggnaderna inom detaljplanen konstrueras så att markvibrationer inte sprids till byggnaderna.

Utbyggnaden medför en något ökad trafik i området. Ökningen är dock så liten att den inte orsakar någon märkbar förändring av den ekvivalenta ljudnivån. Den ekvivalenta ljudnivån vid befintliga bostäder på andra sidan Älvsjövägen ökar marginellt, med som mest 2 dBA (*Bullerutredning, Niras, 2017-04-20*). Det krävs normalt en förändring med ca 3 dBA för att den ska vara märkbar. Den maximala ljudnivån påverkas inte av ökad trafik. Skillnaden på vanliga ytskikt såsom puts, trä och tegel påverkar inte bullernivån nämnvärt. Däremot kan variation i fasadliv såsom balkonger och burspråk påverka bullernivån något så att nivåerna sänks.

Flertalet av synpunkterna och förslag rörande trafik, dubbdäck, begränsande av tillträde och buller längs Älvsjövägen som inkommit av två privatpersoner är inte planfrågor utan drift och underhållsfrågor under trafikkontorets ansvar. Yttrandet har lämnats vidare till trafikkontoret för kännedom.

Älvsjövägen har i nuläget ett trafikflöde på 20 000–23 000 fordon/dygn. Sid 29 i *Trafikutredning (WSP 2016-03-03, rev. 2017-01-24)* visar fördelning av trafik. Enligt de prognoser för år 2030 som Stockholms stad låtit göra, beräknas trafiken på Älvsjövägen vid det aktuella området minska till ca 18 000 fordonsrörelser/dygn. Med ett fullt utbyggt Kabelverket inklusive det aktuella

planförslaget beräknas trafiken på Älvsjövägen bli ca 23 500 fordonsrörelser/dygn.

Staden är medveten om de olika trafikproblem som finns längs med Älvsjövägen. Det handlar om buller, vibrationer, partiklar och trafiksäkerhet. Trafikkontoret (TK) och miljöförvaltningen (MF) gör kontinuerligt uppföljningar av Älvsjövägen med avseende på dessa parametrar. TK har kontinuerlig dialog med olika organisationer i Älvsjö och de frågor som faller in under vägansvar arbetar de löpande med. TK har sedan en lång tid tillbaka erbjudit flera fastighetsägare bullerreducerande åtgärder. De som inte fått något erbjudande har inte haft tillräckligt höga nivåer för att staden ska prioritera dem. De kan dock komma att prioriteras i framtiden, då staden arbetar systematiskt över hela kommunen.

Trafiksäkerheten utskiljer sig inte i statistiken eller utifrån stadens kriterier. TK har en särskild grupp som arbetar systematiskt över hela stan med att åtgärda osäkra passager. Övergångsställen är, utifrån TKs analys, inte prioriterade i dagsläget. Vibrationer har TK uppmätt nivåer över gränsvärdena och har därför vidtagit åtgärder i hösten 2016. Då infördes en bruttoviktsbegränsning på 7,5 ton på Älvsjövägen. TK kommer att följa upp denna reglering hösten 2017 och se hur det har påverkat vibrationerna i fastigheterna. Om vibrationerna fortsatt är höga vid uppföljningen är det inte omöjligt att TK kommer att vidta ytterligare åtgärder. En sådan åtgärd kan vara tidigareläggande av omskyltningen från 50 till 40 km/h. Platsen utreds även för ATK (automatisk trafikkontroll).

Södra länken har nått sitt kapacitetstak. Trafikverket ser över lösningar på hur det kan lösas.

Södertörnsleden kommer att byggas inom en överskådlig framtid. Behovet av Älvsjövägen kommer dock att kvarstå och kopplingen kommer att kvarstå tills det att det finns en alternativ lösning. Det ska dock påpekas att trafiken på Älvsjövägen inte främst är av regional betydelse. Större delen av trafiken har målpunkt i närområdet. TK bedömer att tolkningen om mängden genomfartstrafik i trafikutredningen är felaktig.

#### Ny struktur

En grundläggande princip i programområdet för Kabelverket är att knyta samman omgivande stadsdelar och öppna upp det tidigare slutna och exkluderande industriområdet. Nya parker och gator, nya övergångsställen på Älvsjövägen bjuder in kringboende till det nya området. Långbro får en betydligt genare koppling till Solbergaskogen och närliggande parker.



**Övrigt**

- Att begränsa gatuparkering till besökande eller boende, viktbegränsningar på gata och frågan om markskyltplats regleras inte i detaljplan. Bygglov kan sökas för markskylt på egen fastighet.
- Profis access till sitt garage säkerställs genom en ny allmän gata.
- Kvartersgatan som möjlig brandväg finns kvar i princip samma läge.
- SBK förutsätter att avtal mellan Profi och byggaktörerna efterlevs.
- Ny elcentral i parkeringshuset ska klara bullerkrav enligt Boverkets byggregler BBR.
- Parkering för bussar som ska till Kämpetorpsskolan hanteras inte i denna detaljplan. Kantparkering finns längs Kabelverksgatan.
- Parkering av cyklar och bilar inom aktuell detaljplan ska följa stadens riktlinjer för parkering. De kan även kompletteras med mobilitetslösningar, se planbeskrivningen.
- De gamla och kulturhistoriskt värdefulla hus som avses skyddas är en kontorsbyggnad som omvandlas till studentbostäder samt kraftcentralens hus som kan omvandlas till centrumändamål, besöksanläggning, kulturellt ändamål, skola, mikrobryggeri och kontor anpassad efter kulturhistoriska värden. Mer går att läsa om dessa byggnader i utredningarna *Antikvarisk förundersökning (AIX Arkitekter 2013)* samt *Antikvarisk konsekvensanalys (AIX Arkitekter 2013-07-04, rev 2013-08-26)*.
- Förslag om ny bebyggelse i stadsdelsnämndens hus lämnas till stadsdelsförvaltningen.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda  
ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan den höga exploateringen, höga hus och ett bibehållande av det tidigare i planprogrammet föreslagna breda gröna stråket samt mellan placering av parkeringshus och skyltmöjligheter för Kabelverket 2, kunna identifierats.

Efter samrådet gjordes en del justeringar i planförslaget. Höjder på de högre byggnaderna justerades, en del av parkmarken planlades som gångfartsgata, en delförstoring lades till på plankartan, bygggrätterna preciserades, ytan för vändplan utökades något, gräns för gatan in till det befintliga parkeringsgaraget justerades något och kvarter F fick en mer flexibel användning med även kontor.

Efter granskningen har gränsen mellan allmän platsmark och kvartersmark justerats vid gångfartsgatan där sopsorteringskärl tidigare föreslagits, till att utöka den allmänna platsmarken. Planbeskrivningen har förtydligats avseende buller, med bl.a. en bullerkarta, kompletteringar av PBL-hänvisning samt förtydliganden av trafikflödena på Älvsjövägen. Övriga ändringar är av redaktionell art.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget med ovan redovisade ändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Planens konsekvenser är inte större än att de uppvägs av det allmänna intresset av nya bostäder i stadsdelen. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och för att åstadkomma goda boendemiljöer.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan med föreslagna revideringar godkänns.

Susanne Werlinder  
planchef

Ann-Sofi Rundquist  
stadsplanerare