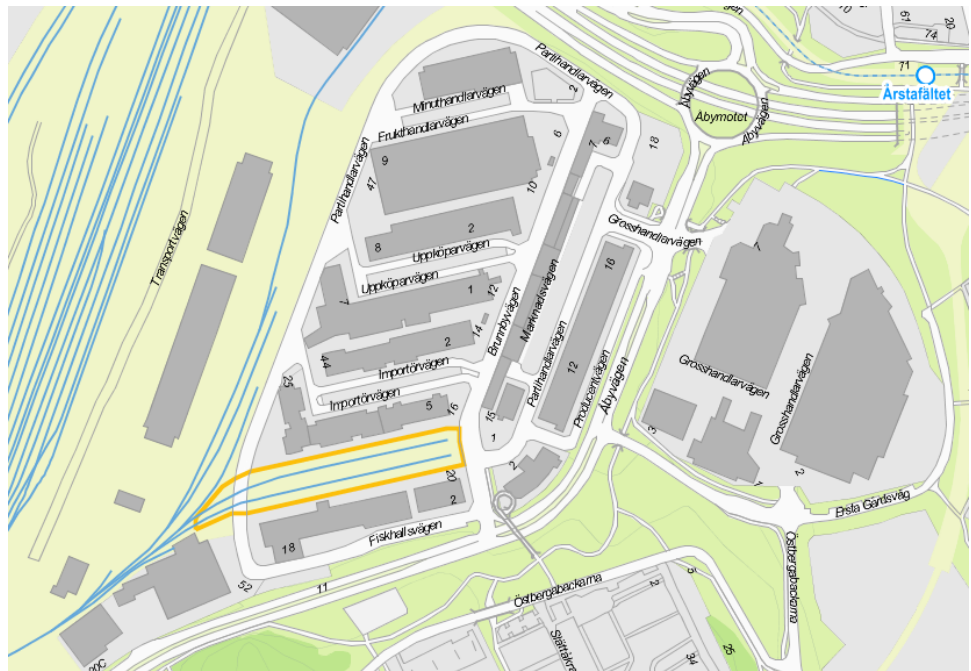


Planbeskrivning

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



Översiktskarta med planområdets läge markerat.

Stadsbyggnadskontoret

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

Planens syfte och huvuddrag

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

Miljöbedömning

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

Tidplan

Samråd 7 februari - 21 mars 2017

Granskning 4:e kvartalet 2017

Antagande 1:e kvartalet 2018

Innehåll

Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Tidplan	2
Inledning	4
Handlingar	4
Planens syfte och huvuddrag	4
Plandata	4
Tidigare ställningstaganden	5
Förutsättningar	6
Geotekniska förhållanden	7
Hydrologiska förhållanden	7
Dagvatten	8
Befintlig bebyggelse	9
Stadsbild	9
Kultuhistoriskt värdefull miljö	10
Kommersiell service	12
Gator och trafik	13
Störningar och risker	14
Planförslag	16
Ny bebyggelse	16
Gator och trafik	17
Teknisk försörjning	20
Gestaltningens principer	21
Konsekvenser	26
Behovsbedömning	26
Miljökvalitetsnormer för vatten	27
Påverkan på riksintresse	27
Kultuhistoriskt värdefull miljö/stadsbild	28
Trafiksituation	30
Gatunät	30
Barnkonsekvenser	30
Störningar och risker	31
Genomförande	33
Organisatoriska frågor	33
Verkan på befintliga detaljplaner	33
Fastighetsrättsliga frågor	34
Ekonomiska frågor	34
Tekniska frågor	34
Genomförandetid	34

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

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

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Dagvattenutredning* (Hifab, 2016-12-20, reviderad 2017-09-07)
- *Bullerutredning* (Acoustic Consulting and Design, 2016-11-08)
- *Riskbedömning av detaljplan* (WSP, 2016-11-25, reviderad 17-06-09)
- *Kulturmiljöanalys och konsekvensbedömning* (Tyréns, 2016-11-18)
- *Trafikutredning DP Östberga 1:3* (VAP 2017- 08-31)
- *PM- Extended Desk Top Study of Östberga 1:1, 1:2 and 1:3 in Stockholm Sweden* (Golder Associate 2002)

Medverkande

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

Planens syfte och huvuddrag

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

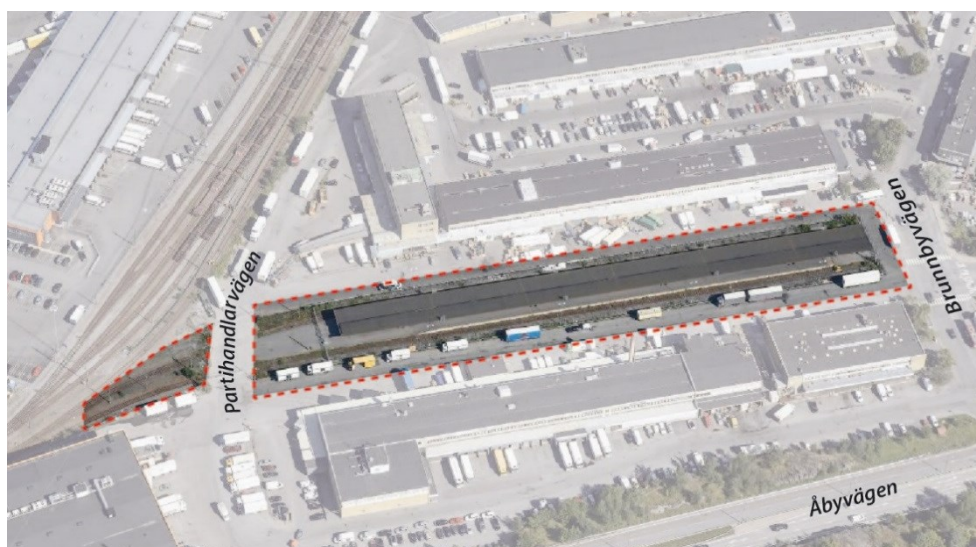
Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet omfattar Östberga 1:3 som ligger i södra delen av västra Årsta partihandelsområde. Partihandelsområdet gränsar i

norr till Södra Länken och Åby trafikplats, i öster till Åbyvägen och i väster till spårområde och kombiterminal.

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



Snedbild med planområdet upplyst (SBK).

Tidigare ställningstaganden

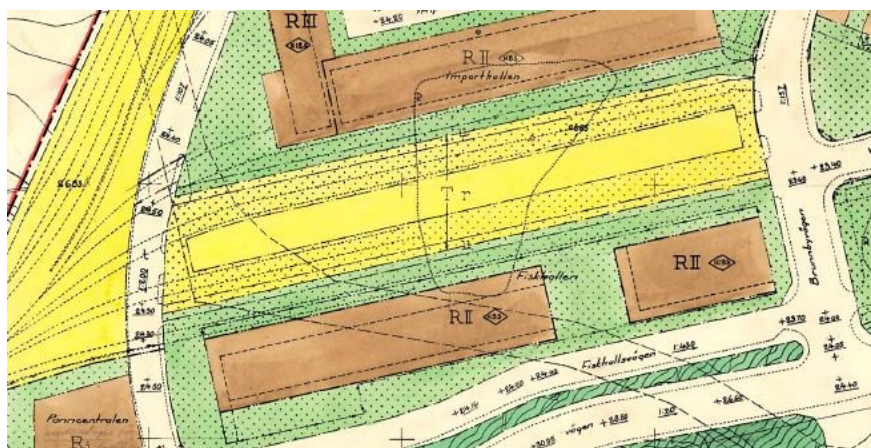
Översiktsplan

Översiktsplanen pekar ut området som terminalområde.

Detaljplan

Gällande detaljplan Pl 5810 antogs 8 september 1961.

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



Utdrag ur gällande plankarta (Pl 5810).

Riksintressen

Planområdet berör Älvsjö Godsbangård som är utpekad som riksintresse för kommunikationer.

Plansamråd

Under plansamrådet inkom 19 antal yttranden. Synpunkter som påverkat planförslaget har handlat om MKN för vatten, översvämningsrisk och anpassning till förändrat klimat, riskhänsyn med avseende på närheten till Årsta kombiterminal. Planhandlingen har även uppdaterats med information om närhet till riksintresse samt påverkan på trafikverkets spår.

Vidare innehåller planbeskrivningen en tydligare redovisning av konsekvenserna för trafikflöden inom och i anslutning till planområde.

Sedan samrådet genomförts har bygglov för hotellverksamhet beviljats på intilliggande fastighet. Detta har resulterat i att användningen ändrats från Industri till Verksamheter. Planen medger nu verksamheter, parkering samt kontor.

Efter samrådet har funktionsspår 27 och 28 på fastigheten Östberga 1:3 tagits bort samt stoppbockar flyttade till 10 meter från Trafikverkets anslutningsväxlar in på spår 27, 28.

Trafikverket har även demonterat kontaktledningen till det nya läget för stoppbockarna. Spårbundna leveranser direkt in till logistikhallen är därmed inte längre aktuellt.

Efter samrådet har Ellevio meddelat att el-behovet kan lösas med befintliga anläggningar, planen medger därmed inget område för tekniska anläggningar.

Sedan samrådet har Trafikkontoret meddelat att en översyn pågår av partihandelsområdet gällande struktur och renhållning.

Planförslagets utformning har sedan samrådet justerats. Detta innebär justeringar avseende totalhöjder i delar av planförslaget.

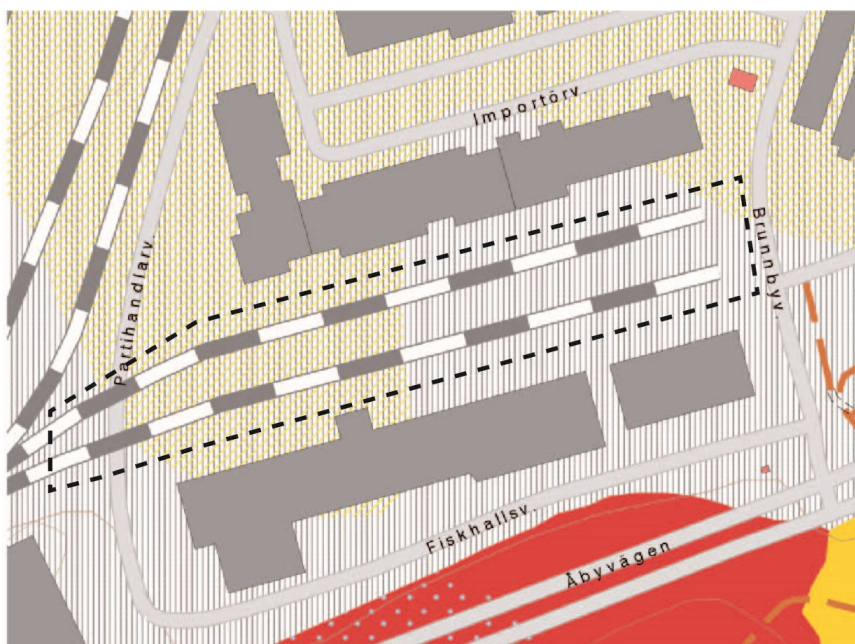
Förutsättningar

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

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Hela partihandelsområdet är utfyllt. Inom den östra delen av Östberga 1:3 återfinns morän under fyllningen medan det i västra delen finns täta jordarter av lera eller silt. Med hänsyn till förekomst av fyllning och morän kan det finnas viss möjlighet till infiltration/perkolation av dagvatten inom fastigheten.



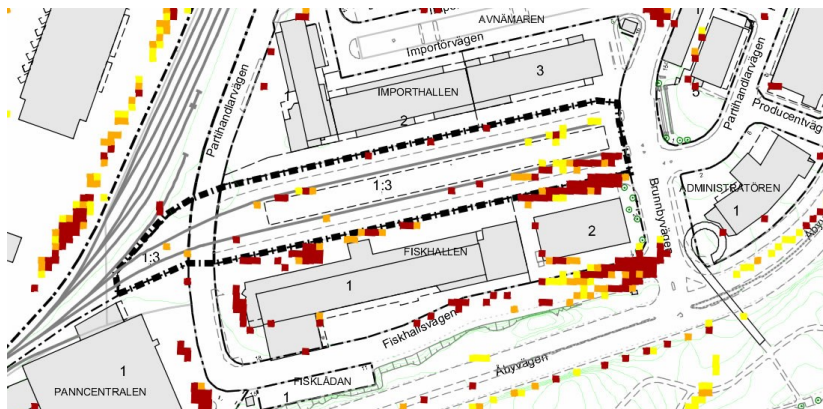
Jordartskartan över området. Ungefärligt planområde markerat. Grå streckat anger utfyllt område och grå streckat med diagonalt gult betyder fyllnad över silt/lera (SGU, webbtjänst kartvisare).

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

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

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



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

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren- Årstaviken (EU_CD: SE657834-162783). Enligt VISS januari 2017 har Mälaren-Årstaviken god ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren-Årstaviken är god ekologisk status 2021. Den kemiska statusen uppnår idag inte en god nivå och risk föreligger att god status inte heller kommer att uppnås. Den kemiska statusen ska enligt miljökvalitetsnormerna uppnås till år 2015 med undantag för kvicksilver, bly, kadmium, antracen och Tributytenn, som har en tidsfrist till år 2027.

Det är viktigt att exploateringar och förtätningar inte bidrar till att försämra statusen i Årstaviken.

Dagvatten

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

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

Befintlig bebyggelse

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



Befintligt perrongområde sett från Brunnbyvägen (Tyréns).

Stadsbild

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



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

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

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

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



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

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

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



Importhallen 2 (Stadsmuseet, foto: Johan Stigholt).



Fiskhallen 2 (Stadsmuseet, foto Johan Stigholt).

Fornlämningar

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

Kommersiell service

Längs med Brunnbyvägen finns ett stråk med kommersiell service. Bland annat finns här bankkontor, café och restaurang samt grossistverksamhet. Längre norrut på gatan ligger ett hotell. Även på fastigheten intill aktuell fastighet bedrivs hotellverksamhet.

Gator och trafik

Huvudgatunät

Området ligger i ett trafikintensivt område. Partihandelsområdet ansluter till huvudvägnätet på Åbyvägen vid två korsningspunkter.

Inre gatunät

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

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

En översyn kring struktur och renhållning för de allmänna gatorna pågår vilket kan ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten i området.

Gång- och cykeltrafik

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



Skiss över anslutande cykelvägnät. Ungefärligt planområde markerat med röd rektangel (utdrag ur Stockholm cykelkarta).

Kollektivtrafik

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

Tillgänglighet

Planområdet är i huvudsak platt och ingen tillgänglighetsproblematik föreligger.

Störningar och risker

Förorenad mark

Studier över tidigare verksamhet inom fastigheten (Golder Associates, 2002) visar att sannolikheten för att den godshantering av matvaror som historiskt bedrivits inom fastigheten skulle medfört markföroreningar är låg. Vid grävning och schaktning i mark och rivning av byggnader bör dock med tanke på spårverksamheten förekomst av olja m.m. uppmärksammas.

Om markföroreningar trots allt upptäcks ska miljöförvaltningen, inför en sanering, informeras och en anmälan om miljöfarlig verksamhet görs enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Om förorenade massor avses lämnas kvar eller om platsspecifika riktvärden ska åberopas kommer byggherren till anmälan bifoga en utredning med riskbedömning. Om åtgärden kräver kontrollprogram kommer den innehålla olika skyddsåtgärder och kontroller under saneringen. Efter genomförd efterbehandling kommer en slutrapport inlämnas.

Luftkvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 och kvävedioxider är dock något förhöjd genom närheten till trafikerade stråk såsom Åbyvägen och Årstälänken samt att planområdet utgör en del av ett partihandelsområde med relativt mycket och tung trafik. Partikelhalterna är mellan 25-35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde), vilket är att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Halten av kvävedioxid är 36-48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde), som ska jämföras med miljökvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Hantering av brandfarlig vara

Vid Frukståndet 2, cirka 300 meter från planområdet, förekommer hantering av brandfarlig vara. Ingen övrig tillståndspliktig verksamhet förekommer inom 250 meter från Östberga 1:3.

Ca 220 meter väster om planområdet ligger Årsta kombiterminal där transport och omlastning av farligt gods sker. Verksamheten är idag inte klassad som farlig verksamhet. Storstockholms brandförsvär bedömer dock att Årsta kombiterminal bör vara klassad som farlig verksamhet enligt 2 kap. 4 § Lag (2003:778) om skydd mot olyckor (LSO). Riskerna förknippade med närhet till Årstakombiterminal har bedömts i genomförd riskutredning och konsekvenserna för planerad bebyggelse beskrivs nedan, se ”Konsekvenser”.



Uppmätta avstånd till Årsta kombiterminal (WSP, 2017).

Infrastruktur

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

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

Planförslag

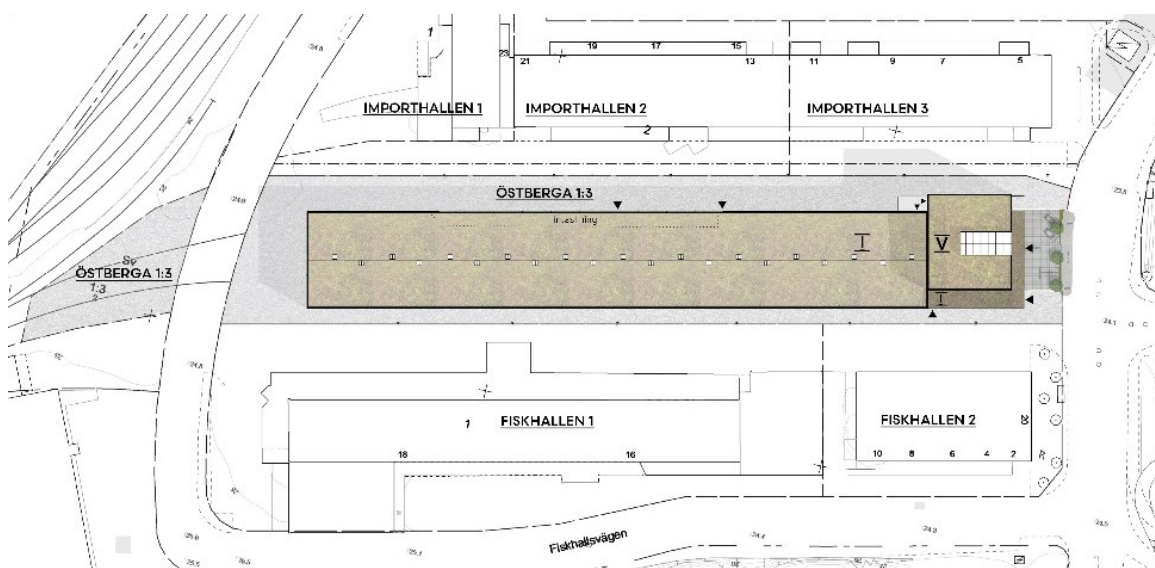
Planförslaget innebär att en ny logistikhall och kontor möjliggörs inom fastigheten. Verksamheten får med anledning av planområdets närhet till hotellverksamhet inte vara störande. Parkeringsgarage får endast anläggas i källare. Användningen regleras i plankartan med användningsbestämmelse **ZPK**, partihandel, parkering samt kontor, med stöd av PBL (2010:900) 4 kap. 5 § 1 st 3 p.

Ny bebyggelse

Övergripande

Den nya volymen utgörs av en långsträckt hallbyggnad med last- och lossningsplatser längs den norra fasaden. Mot Brunnbyvägen

planeras en högre byggnad innehållande kontor. Under byggnaden tillkommer ett källarplan med garage. Logistikhallens tak förses med växtlighet och föreslås ha en köksträdgård. Framför tillkommande volym skapas en entréyta mot Brunnbyvägen. På förgården planteras träd för att rama in gavelfasaden på byggnaden.



Situationsplan ny bebyggelse (Tengbom).

Gator och trafik

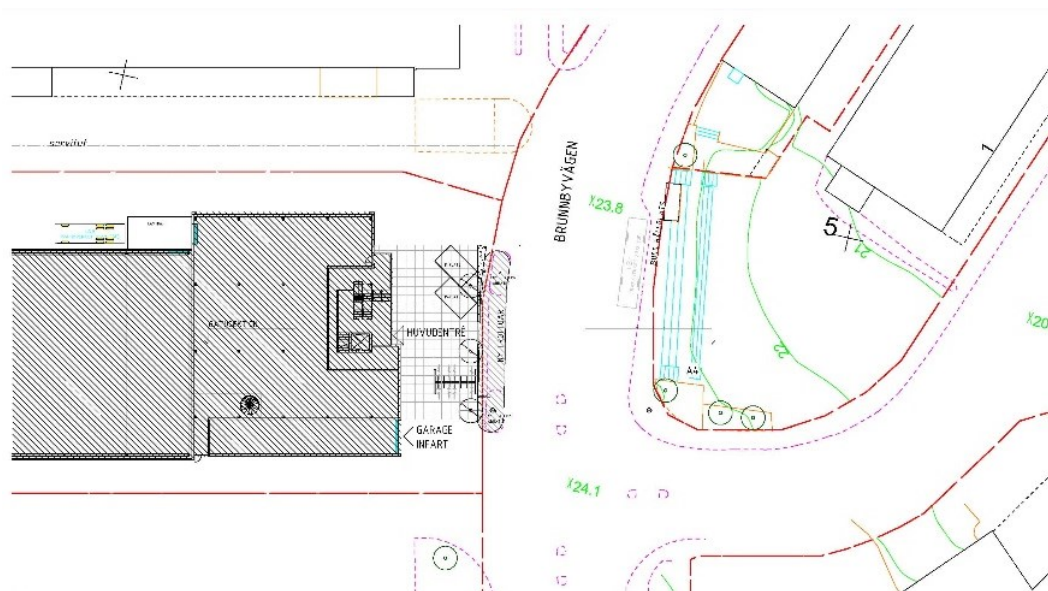
Gatunät

Planförslaget innebär att in- och utfarter ansluter till befintligt gatunät på fyra ställen. I huvudsak kommer infart av större fordon ske från Brunnbyvägen norr om fastigheten eftersom last- och lossningsplatser placeras på denna sida om hallbyggnaden. Efter lastning kan de allmänna gatorna inom partihandelsområdet användas för att ta sig vidare ut på Åbyvägen.

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

Fordon som ska in byggnadens garage kommer använda den södra infarten mot Brunnbyvägen att inte skapa otydlighet för de oskyddade trafikanter som rör sig i området och inom entréytan.

För att reglera trafiksituationen införs bestämmelse om utfartsförbud mot delar av Brunnbyvägen, enligt PBL (2010:900) 4 kap. 9 §.

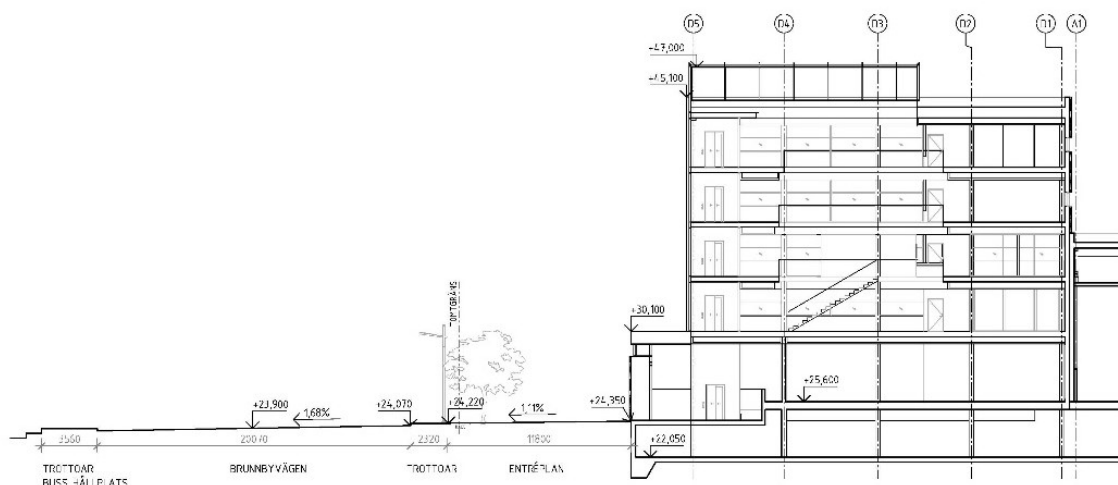


Situationsplan med föreslagen utformning mot Brunnbyvägen (Tengbom).

Gång-, cykel och kollektivtrafik

Framför byggnaden föreslås en entréyta. För att skapa ännu säkrare trafikmiljö kommer en trottoar anläggas inom gatumarken framför byggnaden (utanför planområdet).

Kvarvarande köryta efter genomförandet av trottoaren uppgår till ca. 20 meter.



Sektion genom byggnad samt anslutande gata (Tengbom).

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

Fordonsrörelser

Planerad verksamhet innebär ett ökat antal transporter inom partihandelsområdet. Antal fordonsrörelser kopplade till föreslagen verksamhet beräknas till ca 120 stycken per dygn. Detta innebär ett dygnsmedel om fem rörelser per timme och vid peak 15-20 transporter per timme. Trafikbelastning från godstransporter till/från nuvarande verksamhet vid Östberga 1:3 uppgår till ca 80 transportrörelser per dygn. Dessa rörelser utgörs i princip uteslutande av 24 metersfordon. Under den mest belastade timmen utförs ca 10 rörelser med dessa tunga fordon. Den nya verksamheten innebär att omlastning och distribution till mindre fordon kommer ske.

Fördelningen av de 120 rörelserna från den nya verksamheten blir:

- 24m fordon --> 16 transportrörelser
- 13m fordon --> 24 transportrörelser
- 6 m fordon --> 80 transportrörelser

Antalet trafikrörelser med personbil kopplade till arbetande inom anläggningen beräknas till 30 stycken per dygn och besökande cirka 10 stycken.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten, el/tele, energiförsörjning
Infrastruktur för teknisk försörjning finns att ansluta till i planområdets direkta närhet.

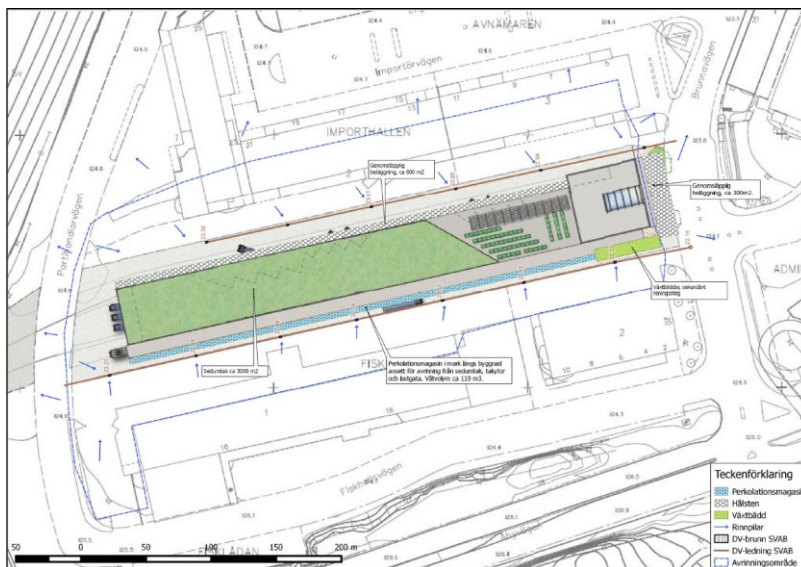
Dagvatten

Genomförd dagvattenutredning visar att flödena från planområdet ökar efter byggnation.

I syfte att uppfylla åtgärdsnivån att skapa förutsättningar så att 20 mm nederbörd kan fördröjas föreslås i genomförd dagvattenutredning ett antal åtgärder för rening och fördröjning. För att minska påverkan på miljökvalitetsnormerna för Årstaviken sker reningen i flera steg. Föreslagna åtgärder innefattar perkulationsmagasin/makadammagasin, genomsläppliga beläggningar, nedsänkt regnbädd/växtbädd/biofilter.

Genom att en stor del av byggnadens tak förses med växtlighet kan ytterligare fördröjning skapas samtidigt som den artrikare miljön gynnar biologiskt mångfald och bidrar till byggnadens gestaltning.

Takvatten avleds i huvudsak till makadam-/perkulationsmagasin och vidare till växtbäddar innan det leds till allmän ledning. Lastgatan söder om byggnaden likaså. Lastgatan norr om byggnaden samt entréytan framför byggnaden mot Brunnbyvägen avvattnas via genomsläpplig beläggning (förslagsvis betonghålstén) för fördröjning och fastläggning/rening.



Principskiss över föreslagna dagvattenlösningar inom fastigheten (Hifab, 2017).

I plankartan säkerställs genomsläppliga ytor inom entrézonen öster om byggnaden samt längs byggnadens norra sida genom planbestämmelserna, **n1** samt **n2** med stöd av PBL 4 kap 10 §. Längs byggandens södra fasad ska fördröjningsmagasin anläggas. Detta regleras genom **n3** med stöd av PBL 4 kap 10 §.

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

Avfallshantering

Hämtning av avfall sker inne på fastigheten.

Räddningstjänst

Det finns god tillgänglighet för angöring av räddningstjänst.

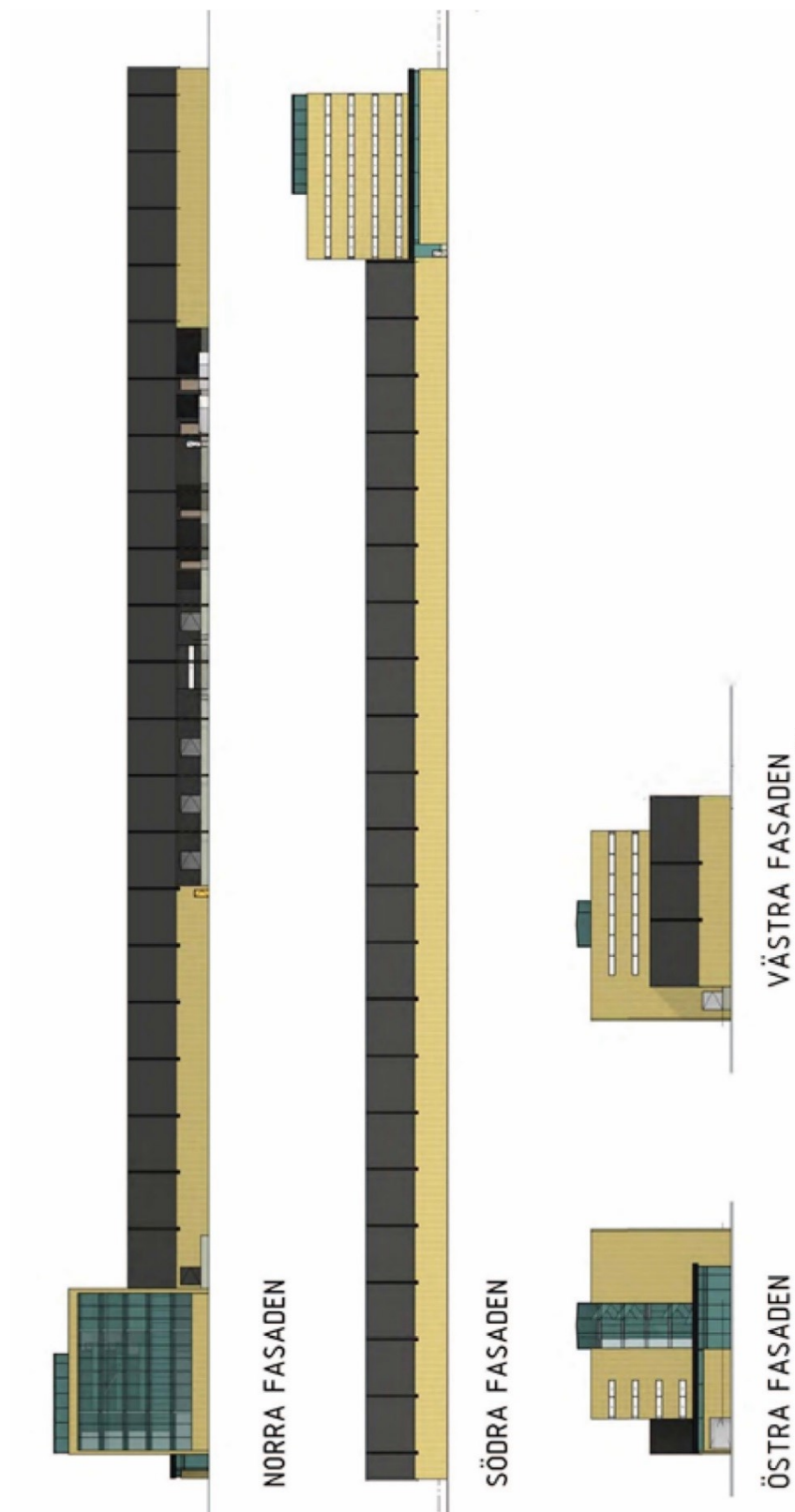
Gestaltningens principer

Bebyggelse

Den planerade bebyggelsen anknyter till platsen avseende placering och byggnadskroppens orientering inom fastigheten. Lagerbyggnadens höjd ansluter till intilliggande kontorsbyggnad, belägen norr om planområdet men är högre än intilliggande hallbyggnader.

Högdelen med kontor ska placeras indragen från gatan för att anknyta till de lägre och kulturhistoriskt värdefulla hallbyggnaderna längs Brunnbyvägen. I plankartan anges bestämmelser om högsta total- ochnockhöjd med stöd av PBL 4 kap 11 § punkt 1. Den del av byggnaden som ligger närmast Brunnbyvägen får uppföras till en högsta höjd om +30,5, den större byggnadsvolymen till en högsta totalhöjd om + 45, 5 meter. För möjliggöra tillträde till taket på högdelen möjliggörs en högre totalhöjd på + 47,5 meter inom en del av byggrätten .

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



Elevation över fasader (Tengbom).

Karaktärsgivande för området är förutom den låga enhetligt planerade strukturen den återhållna fasadutformningen för hallbyggnader och den strama gula tegelarkitekturen för kontorsbyggnader vilken utförts med detaljrikedom i materialhantering och hög arkitektonisk kvalitet. Den tillkommande bebyggelsen ska ansluta till dessa karaktärsdrag. Bestämmelsen **f1** reglerar detta.



Referens möte mellan tegel och glas (Aros Museet, Foto: Villy Fink Isaksen).



Referens möte mellan tegel och glas (Foto: Strøjer Tegl A/S)

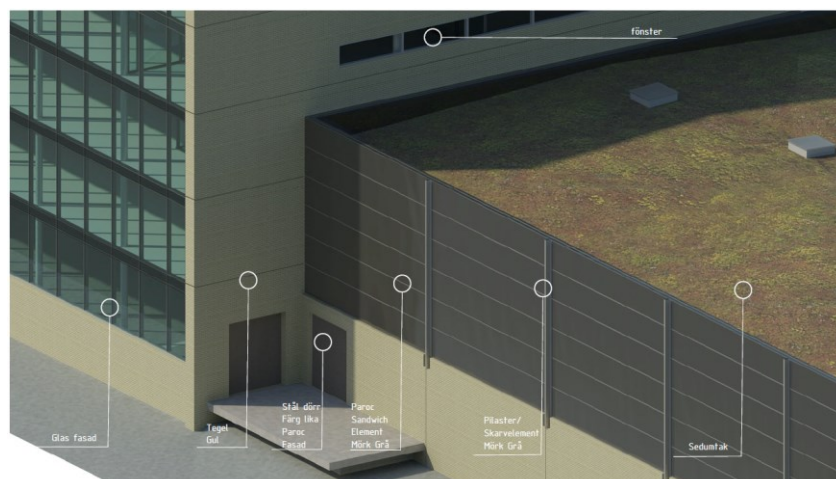
Särskild vikt kommer att läggas på kontorshusets och lagerbyggnadens kortsida mot Brunnbyvägen. Fasaderna ska ges

ett levande uttryck och i huvudsak utföras i tegel och glas för att anknyta till platsen och öppna upp mot den allmänna gatan, detta regleras genom bestämmelse, **f2**.



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

Sockeln ska utformas med en mur i gult tegel, till en höjd av 2,5 meter. En utformningsbestämmelse, **f3** reglerar detta. Den låga muren binder samman kontors- och lagerbyggnaden till en helhet. Fasaden på logistikhallen består av sockeln och en panelfasad som kan utformas i en rytm för att bryta ner skalan och skapa en spännande effekt. Att anslutningen mellan sockel och panel utformas med omsorg är viktig för att uppnå en hög arkitektonisk kvalitet.



Exempel utformning och materialval (Tengbom 2017)



Referens över materialmöte, tegel och sandwichelement samt crossdock volym, panler och sockelvägg (höger: Grolsch bryggeri, foto: Villy Fink Isaksen, vänster: Gentofte Skøjehaller, foto: Peter Jørgensen)

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



Materialkollage (Tengbom, 2017)

Lagerbyggnadens norrsida domineras av öppna partier med portar för lassning och lossning. Den östra delen av fasaden som vetter mot Brunnbyvägen ska i huvudsak utföras i genomsiktligt material. Detta regleras genom utformningsbestämmelse, **f4**.



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

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

Gaturum

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

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som

åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

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

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. Studerade miljöfrågor är, buller, risk, miljökvalitetsnormer för vatten, översvämningsrisker samt påverkan av förändrat klimat, påverkan på riksintresse, kulturhistoriska värden, trafiksituation samt barnperspektivet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Genomförd dagvattenutredning redovisar ett antal föreslagna åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten inom planområdet. Föreslagna åtgärder följer de mål för åtgärdsnivå som Stockholms Stad tagit fram i syfte att begränsa momentana flöden men även att minska föroreningsbelastning för att kunna uppfylla miljökvalitetsnormer som finns för recipientvatten. Fördröjande åtgärder ska kunna omhänderta och rena 20 mm nederbörd.

Exploateringen bedöms inte riskera att försämra de kvalitetsfaktorer som finns för vattenförekomsten Mälaren-Årstaviken. Om föreslagna fördröjnings- och reningsåtgärder vidtas kommer istället transporten av föroreningar reduceras och medföra en förbättring jämfört med nuvarande situation. Miljökvalitetsnormen uppnå god kemisk ytvattenstatus (2021 med tidsfrist för vissa ämnen till 2027) bedöms inte äventyras till följd av planförslaget.

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

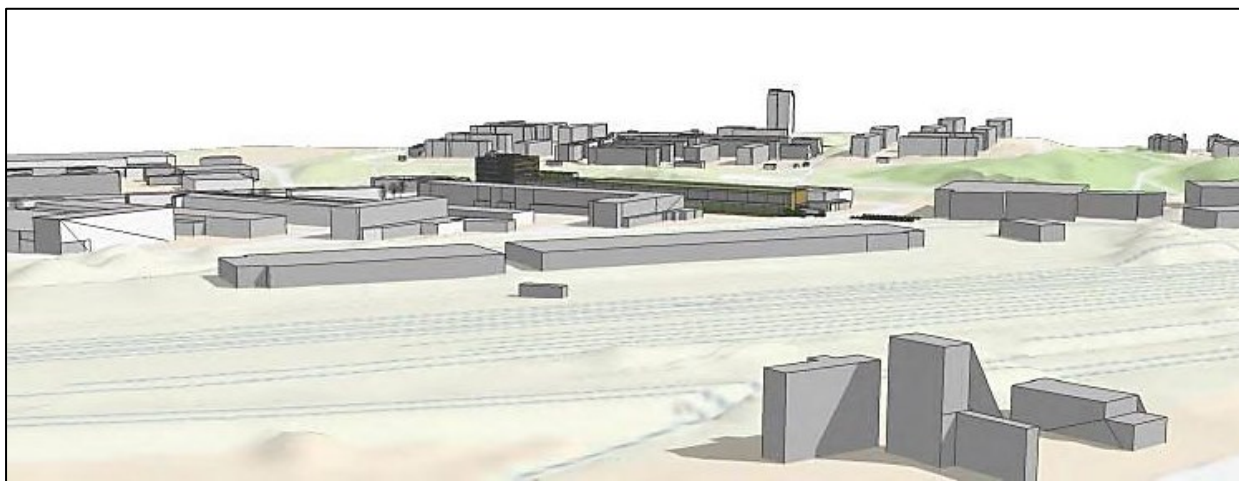
Påverkan på riksintresse

Planområdet ligger i närheten av Älvsjö Godsbangård. Godsbangården är utpekad som riksintresse för kommunikationer. De stickspår som tidigare fanns inom Östberga 1:3 är borttagna.

Planens genomförande bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Kulturhistoriskt värdefull miljö/stadsbild

En kulturmiljöutredning har tagits fram inom ramen för planarbetet. Planförslaget avviker i höjd jämfört med befintlig bebyggelse inom partihandelområdet och den ökade volymen har enligt kulturmiljöutredningen påverkan på stadsbilden och läsningen av området på lokal nivå. På avstånd samt ifrån omgivande bostadsområden är däremot områdets siluett inte längre särskilt märkbar då högre byggnader, anläggningar, storskaliga vägar och hög växtlighet numera ramar in området.



Volymstudie och omgivningspåverkan. Vy från nordväst (Tengbom).

Dagens behov ställer nya krav på utformning och funktion för både logistikhall och kontor, varför tillkommande bebyggelse tillåts ha en högre höjd än befintliga byggnader inom området. Uppdelningen mellan kontor och logistikhall tydliggörs genom både höjd- och materialskillnader. Detta gör att den nya byggnaden trots sin ökade volym knyter an till strukturen för befintlig bebyggelse där administrations- och logistikdelarna traditionellt sett har skiljts åt på liknande sätt.

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

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

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



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



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

Trafiksituation

Det ökade antalet tunga fordonsrörelser som föreslagen bebyggelse genererar (ca 40st/dygn) förhåller sig mycket marginellt till den trafik på 20 000 rörelser som idag finns på Åbyvägen. Åbyvägen har idag tillräcklig kapacitet på sträckorna men otillräcklig kapacitet i korsningspunkterna och då speciellt i anslutningen mot Södra Länken och Huddingevägen blir dimensionerande.

Den förändrade inriktningen på trafiken från den nya verksamheten, dvs att den nya verksamheten går från att nyttja 24 m fordon till lättare lastfordon kommer att påverka situationen i korsningspunkten mellan Brunnbyvägen och Åbyvägen positivt. Lättare lastfordon innebär minskad tröghet vid start och stopp.

Gatunät

I samband med planens genomförande kommer en trottoar att byggas ut inom gatumarken. Utbyggnaden bedöms ha en positiv inverkan på trafiksäkerheten för gångtrafikanter och kommer inte att påverka framkomligheten på Brunnbyvägen negativt.

Barnkonsekvenser

Området är idag inte barnvänligt och används heller inte av barn. Förslaget med åtgärder för gatumark skapar förutsättningar för en tryggare och säkrare situation för oskyddade trafikanter, däribland barn. Den nya bebyggelsen och den nya entrézonen med delvis uppglasad fasad innebär ett nytt möte mellan

logistikhall och gaturum än vad befintlig bebyggelse erbjuder och bedöms kunna bidra positivt till tryggheten i partihandelsområdet.

Störningar och risker

Buller

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

Översvämningsrisker

Vid ett 100-årsregn bedöms i första hand dagvattenbrunnar längs de lastgator som finns på norra respektive södra sidan av fastigheten översvämmas eftersom kapaciteten i ledningsnätet då överskrids. Skyfallskarteringen indikerar hög sannolikhet att marköversvämning uppträder främst i östra delen av lastgatan på södra sidan av fastigheten. De områden som riskerar att översvämmas enligt modelleringen vid ett 100-årsregn är inte omfattande och ligger delvis utanför planområdet. De asfaltbelagda lastgatorna är utformade med fall, som en svagsluttande rännal, mot dagvattenbrunnarna i centrumlinjen och lutar mot Brunnbyvägen. Dock indikerar höjddata att en liten höjdrygg hindrar vattnet från att rinna vidare ut på Brunnbyvägen vid stora regn.

För att förhindra skador i samband med 100-årsregnet bör denna "tröskel" ut mot Brunnbyvägen byggas bort så att det vatten som inte kan tas om hand av dagvattensystemet kan hitta en naturlig väg för avrinning. Vatten som översvämmas rinner naturligt österut, bort från fastigheten. Lutningen in mot lastgatans centrumlinje med dagvattenbrunnar medför att det skapas en asfaltsyta som kan tillåta att svämmas över och skapa en tillfällig magasinering, i samband med extrema skyfall. I samband med ombyggnationen kan det vara lämpligt att tillgodose att denna yta blir så stor som möjligt samt höjdsätta så att vattnet från denna "rännal" leds mot öster och bort från fastigheten så att byggnaden inte skadas samt att tillgodose att hela lastgatan blir sluttande med ett tillräckligt fall österut ut mot Brunnbyvägen.

Skyfallskarteringen indikerar även risk för översvämning inom tidigare spårområde, i den östra delen av fastigheten. Här kommer byggnaden att grundläggas och lågpunkten byggas bort. Översvämningensrisken säkerställs genom att grundlägga och anpassa markytan så att den lutar mot öster och ut mot Brunnbyvägen. I samband med grundläggning måste det även säkerställas att det blir en tillfredsställande dränering bort från byggnaden och fastigheten. Överytan på leran/moränen ska ha en lutning som är tillräcklig för att avleda vatten och således undvika bildandet av lokala dagvattenfickor där ansamling kan ske. Denna justering av naturliga jordlager ska ske innan fyllnadsmassor påförs.

Brunnbyvägen åt nordost och Partihandlarvägen österut är s.k. avrinningsstråk på markytan och kommer fungera som detta även efter planens genomförande.

Åtgärderna som planen medför bedöms inte ha påverka på funktionen som avrinningsstråk. Genom att införa angiven marknivå i anslutning till Brunnbyvägen säkerställs att vatten vid ev. skyfall kan rinna vidare ut mot Brunnbyvägen. Regleringen görs med stöd av PBL (2010) 4 kap. 12 § 1 p. Kringliggande bebyggelse bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande.

Hänsyn till förändrat klimat

Klimatförändringarna kan i framtiden medföra att det blir ökade nederbörds mängder och fler tillfällen med extrem nederbörd. I samband med nybyggnationen är det därför viktigt att planera för högflödesvägar bort från byggnaden och fastigheten, så att vattnet leds bort från byggnaden och ut på vägarna, vilket säkerställs i plankartan genom införande av bestämmelser om marknivå. Byggnaden kommer att anläggas ner till fast berg på pålar och det är osannolikt att grundläggning påverkas av ett framtida blötare klimat.

Farligt gods och hantering av farlig vara

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

För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 40 meter från väggkant och 25 meter från järnväg där transporter av farligt gods sker. Detta kan minskas om risknivån är låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. En bebyggelsefri

zon om minst 25 meter från vägkant/järnväg med transport av farligt gods ska uppnås, oavsett risknivå.

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

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

Vid Årsta kombiterminal förekommer hantering av klass 2.3 (giftig gas). Hanteringen innebär att risknivåerna för planförslaget bedöms ligga strax ovan gränsen för risknivåer som kan accepteras utan vidare åtgärder enligt de så kallade DNV-kriterierna och riskreducerande åtgärder har därmed införts i som bestämmelser i plankartan. Planbestämmelsen innebär att ventilation (friskluftsintag) ej får placeras i de delar som vetter mot Partihandlarvägen. Byggnaderna ska även förses med manuell stängning av tilluftsspjäll och utrymningsvägar ska placeras i riktning bort från kombiterminalen.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

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

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

Avtal

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

Verkan på befintliga detaljplaner

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

Fastighetsrättsliga frågor

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

Fastighetsbildning

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

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

Servitut

Fastigheterna norr om exploateringsfastigheten Östberga 1:3. Importhallen 1, Importhallen 2, och Importhallen 3 nyttjar idag en del av Östberga 1:3 för köryta till och från fastigheterna. Parterna avser upprätta ett avtalsservitut för fortsatt möjlighet att samutnyttja en köryta vid tomtgränsen.

Ekonomiska frågor

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära några ökade kostnader för staden.

Tekniska frågor

Teknisk försörjning finns idag i anslutning till fastigheten varför en utbyggnad av teknisk infrastruktur med anledning av den nya byggrätten inte är nödvändig. Eventuellt fordras intern tryckstegring för vattenanslutning.

Genomförandetid

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

Anna Lina Axelsson
planchef

Ida Thomasson
stadsplanerare