

Granskningsutlåtande Detaljplan för Sättra 2:1 i stadsdelen Sättra i Stockholm Dp 2016-10920

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur projektet bedrivits	3
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	4
Statliga och regionala myndigheter och förbund	4
Statliga och regionala myndigheter och förbund	11
Övriga remissinstanser	16

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra uppförandet en elnätstation som säkerställer behovet av elförsörjning till en framtida stadsutveckling söder om Skärholmsvägen, i enlighet med översiktsplanen. Planen syftar även till att möjliggöra uppförandet av teknikanläggningar som säkerställer behovet av drift och underhåll för trafikledstunneln Förbifart Stockholm, i enlighet med detaljplanen för Förbifart Stockholm (Dp 2009-17149). Planen säkerställer även syftet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm (2004-20713).

Planförslaget sändes ut på samråd 2017-10-17 – 2017-11-28. Under samrådet inkom 16 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framförde synpunkter i sak, framför allt vad gäller framtida omvandling av Skärholmsvägen, behov av elnätstation och rening av dagvatten. Inga privatpersoner yttrade sig under samrådet. Med anledning av de synpunkter som framfördes under samrådet studerades följande frågor vidare i planarbetet: behov av elnätstation, byggnadernas anpassning till

Stadsbyggnadskontoret

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

framtida omvandling av Skärholmsvägen samt byggnadernas anpassning till omkringliggande naturmark och berg.

Planförslaget sändes ut på granskning 2019-11-20 – 2019-12-18. Under granskningen inkom nio yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrkte/ hade ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt gällande avstånd till Spårväg syd samt egenskapsbestämmelser inom E-området för nätstationen. Under perioden påbörjade Trafikverket markförberedande åtgärder vilket innefattade bland annat sprängningsarbeten i södra delen av planområdet. Inkomna synpunkter föranledde mindre revideringar av planhandlingarna. I plankartan reviderades bland annat plangränsen i söder för att inkludera och överensstämja med de sprängningsarbeten som utförts av Trafikverket.

Efter granskningen gjordes ändringar som innebar att planens syfte breddades till att även tillgodose intresset av stadsutveckling i området. Planen utformades även med en större flexibilitet vilket bedöms nödvändigt för att säkerställa att området söder om Skärholmsvägen kan utvecklas enligt översiktsplanens intentioner. Eftersom planens syfte breddades bedömdes ändringarna som väsentliga varför planförslaget behövde ställas ut på ny granskning vilket skedde under perioden 2020-05-27 – 2020-06-23. Under den andra granskningen har åtta yttranden inkommit. Samtliga remissinstanser tillstyrker/ har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller avtal som ska tecknas, förseningar av planarbetet till följd av ny granskning samt tillfart till nätstation.

Inkomna synpunkter under granskning 2 föranleder inga ändringar. Kontoret gör bedömningen att en bestämmelse om högsta nockhöjd ska återföras på byggrätten som avses för nätstationen för att minska eventuella konsekvenser av en oreglerad byggnadshöjd.

Granskningsutlåtandet redovisar synpunkter inkomna under samrådet och båda granskningarna.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att anta planen.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförandet av tekniska anläggningar för att tillgodose allmänna och enskilda intressen. Planen avser att säkerställa behovet av elförsörjning till den framtida stadsutvecklingen som, i enlighet med översiktsplanen,

planeras söder om Skärholmsvägen. Planen avser även att säkerställa drift och underhåll för trafikledstunneln Förbifart Stockholm i enlighet med detaljplanen för Förbifart Stockholm (Dp 2009-17149). Planen säkerställer även syftet med arbetsplanen för Förbifart Stockholm (2004-20713).

Antagen arbetsplan för Förbifart Stockholm redovisar vägområde för de aktuella anläggningarna samt tillfällig nyttjanderätt för genomförande av projektet. Anläggningarna ska säkerställas genom detaljplan och har placerats för att möjliggöra en framtida stadsutveckling söder om Skärholmsvägen samt en omvandling av Skärholmsvägen.

Hur projektet bedrivits

Samråd

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2017-10-17 – 2017-11-28. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i medborgarkontoret, Skärholmens stadsdelsförvaltning samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort Skärholmen 17 oktober 2017. Inget samrådsmöte hölls.

Granskning 1

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2019-11-20 – 2019-12-18. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Efter granskningen gjordes ändringar som innebar att planens syfte breddades till att även tillgodose intresset av stadsutveckling i området. Planen utformades även med en större flexibilitet vilket bedömdes nödvändigt för att säkerställa att området söder om Skärholmsvägen kan utvecklas enligt översiktsplanens intentioner. Flexibiliteten bestod bland annat i att användningen E1 ersätts med E. Eftersom planens syfte breddades bedömdes ändringarna som väsentliga varför planförslaget behövde ställas ut på ny granskning.

Granskning 2

Aktuell detaljplan ställdes ut för ny granskning under perioden 2020-05-27 – 2020-06-23. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt

fastighetsförteckningen. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Samråd

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Miljökvalitetsnormer

Stockholm stad har beslutat om en åtgärdsnivå för rening av dagvatten som ska följas vid planläggning för nybyggnation. I planen föreslås dagvattenkassetter som dagvattenåtgärd. Dagvattenkassetter är inte en renande åtgärd och kan inte anses följa åtgärdsnivån. Dagvattenutredningen visar att föroreningsbelastningen från planområdet kommer öka. Permeabel beläggning av körytan föreslås men man har inte beräknat hur påverkan kommer vara efter rening i denna.

Recipienten är Mälaren - Fiskarfjärden och planområdet ligger inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens skyddszon. Mälaren har god ekologisk status. Det är viktigt att inte förorena Mälaren med dagvattenutsläpp. En enskild plan har förmodligen inte så stor påverkan att statusen riskerar att försämrats. Däremot finns det en risk att den samlade påverkan från alla projekt inom avrinningsområdet kan ha en gemensam påverkan som är så stor att statusen försämrats om inte tillräckliga åtgärder genomförs.

Hälsa och säkerhet

Enligt förslaget kommer teknikbyggnaden bestå av två våningsplan varav det ena under mark med sju meters takhöjd, vilket verkar leda till att man kommer att schakta under grundvattennivån. För att leda bort grundvatten kan det behövas tillstånd för vattenverksamhet.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen har ingen erinran ur fornlämnings synpunkt.

Trafikförvaltningen

Tunnelbanan

Detaljplanen ligger tätt intill spårområdet för tunnelbanan. Eventuella arbeten på planområdet och dess påverkan på tunnelbanan bör beskrivas i planbeskrivningen.

Spårväg syd

Spårväg syd planeras i anslutning till planområdet. Vidare utredning av en mer precis lokalisering av spår och hållplatslägen ska genomföras. Planbeskrivningen nämner att teknikbyggnaden inte ska försvåra utbyggnaden av spårväg syd.

Trafikförvaltningen vill informera och förtydliga att i arbetet med planeringstudien för Spårväg syd togs en kalkyl fram som bygger på att spårvägen förläggs i Skärholmsvägens väggkropp. Kommunen bör säkerställa att planen inte omöjliggör att spårvägen förläggs i Skärholmsvägen. Trafikförvaltningen och Stockholm stad behöver tillsammans utreda spårvägens utformning och läge i Skärholmen kopplat till förutsättningarna på platsen.

Genomförande

Trafikförvaltningen bedömer att sprängningsarbetena kan komma att påverka SL:s anläggning varför SL:s föreskrifter måste följas. I god tid innan byggnation så ska exploitören ta fram en geoteknisk undersökning samt en riskanalys som beskriver hur eventuella grundläggningsarbeten påverkar spåret och tunneln.

Trafikförvaltningen vill också upplysa om att Stockholm stad och exploitören ska säkerställa att SL får åtkomst till trappan som går ner till spåret och att det även finns plats för fordonsuppställning intill trappan.

Ett genomförandeavtal bör tecknas mellan SL och exploitören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

Hantering av olycksrisker

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2016-07-14). Den synpunkt som då lyftes fram syftade till att säkerställa att eventuellt behov av skyddsåtgärder kopplat till Förbifartens säkerhetskoncept hanterades i planarbetet. SSBF kan inte se att synpunkten hanteras i planbeskrivningen varför denna fortsatt är aktuell. I planbeskrivningen beskrivs t.ex. att mottagningsstationen tar omhand tunnelavloppsvatten som bland annan kan innehålla utsläpp från fordonsolyckor. Detta kan

innebära risk för olyckor vilket behöver hanteras i detaljplanearbetet.

Möjlighet till räddningsinsatser

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, det vill säga 150 meter mellan två brandposter.

Trafikverket

Trafikverket noterar att det i plankartan finns en bestämmelse om att markens höjd inte får ändras. Trafikverket ser en fara i denna bestämmelse då en sprängning som inte genomförs "helt perfekt", kan innebära att planbestämmelsen inte kan efterlevas. Det finns en påtaglig risk att berget är av sämre kvalitet än väntat vilket därigenom kan innebära att sprängning inte kan genomföras enligt plan. En "låsning" av markens höjd inom området kan således äventyra detaljplanens genomförande, varför Trafikverket anser att bestämmelsen bör utgå från plankartan.

I planbeskrivningen återfinns ett stycke under fastighetsbildning som säger att genomförd fastighetsbildning är en förutsättning för bygglov. Denna skrivning och krav kan innebära en tidsrisk för projektet Förbifart Stockholm. Detta med anledning av det ofta föreligger en relativt lång väntetid för genomförande av nya fastighetsbildningar. Trafikverket är av uppfattningen att kravet på fastighetsbildning innan bygglov, bör tas bort ur planbeskrivningen.

Under stycket genomförande står det att läsa att detaljplanen inte har påverkan på gällande vägplan 2014-20713. Trafikverket vill upplysa om att detta är fel och att detaljplanen i högsta grad har påverkan, och mer därtill har inneburit att vägrätten inskränkts på platsen för detaljplaneområdet. När detaljplanen vinner laga kraft kommer detta resultera i att en ändring av vägplanen måste genomföras. Nämnad information bör tillfogas i planbeskrivningen.

Försvarsmakten

Har inget att erinra i rubricerat ärende.

Luftfartsverket

Luftfartsverket har inget att erinra mot ändringen av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagandeLänsstyrelsen

Dagvattenutredningen har kompletterats med omfattande förslag på rening av dagvatten genom gröna tak, permeabel asfalt samt makadamfyllt underjordiska magasin för filtrering. Förtydligande har skett i utredningen av hur dessa åtgärder påverkar föroreningsnivåerna. Dagvattenkassetterna kommer att förläggas under den hårdgjorda ytan, mellan byggnaderna och tunnelbanan samt ut mot Skärholmsvägen. Ett område avgränsas på plankartan med en egenskapsbestämmelse som innebär att marken under ska vara tillgänglig för dagvattenhantering.

Samråd har skett med Länsstyrelsens representant för grundvattenfrågor och parterna har kommit fram till att tillstånd ej behöver sökas för de aktuella arbetena.

Trafikförvaltningen

Anläggningarna flyttas för att säkerställa utrymme för spårväg syd. Med flytten av anläggningarna blir även avståndet längre till SL:s spårområde. Dock kommer spåranläggningen utsättas för vibrationer från sprängningar och spontning. Mer sprängningsarbeten kommer att behöva genomföras i och med flytten som görs av byggnaderna.

Projektet har ett upparbetat och pågående samarbete med SL sedan tidigare och en löpande mötesserie där skyddsåtgärder diskuteras och planeras löpande. Geotekniska undersökningar har gjorts och dessa är med som underlag vid diskussionerna med SL:s representanter. Alla sprängningsarbeten kommer att följa gällande föreskrifter.

Ett avtalsservitut kommer att tecknas mellan Trafikverket och trafikförvaltningen gällande åtkomst till trappa och möjlighet till fordonsuppställning.

Trafikverket och SL har redan i dagsläget ett övergripande genomförandeavtal tecknat för projektets arbeten. Om SL önskar ett tilläggsavtal med anledning av de specifika byggnaderna har Trafikverket inget att erinra emot detta.

Storstockholms Brandförsvar

Risk för olyckor hanteras och kommer beskrivas i planhandlingarna.

Trafikverket har projekterat ytterligare brandposter i området.

Trafikverket

Med anledning av flytten av anläggningarna kommer större sprängningsarbeten krävas vilket innebär att området med n2 (markens höjd får inte ändras) ändras och anpassas till den nya placeringen.

Ambitionen är att så mycket naturmark som möjligt ska bevaras.

Planbeskrivning kompletteras med text om påverkan på gällande vägplan.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Har inga synpunkter på planförslaget.

Skärholmens stadsdelsförvaltning

Förvaltningen har inga synpunkter i ärendet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget.

Nämnden bedömer att miljökonsekvenserna av planprojektet är av mindre omfattning och att genomförandet av detaljplanen inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan som avses i plan- och bygglagen och miljöbalken. En dagvattenutredning har genomförts som föreslår att dagvatten kan fördröjas i underjordiska anläggningar genom användande av t ex ett krossmagasin eller dagvattenkassetter. Med de åtgärder som föreslås bedömer förvaltningen att förutsättningarna för att klara MKN för vatten stärks. Planområdet har tidigare varit utsatt för olaglig dumpning. De provtagningar som utförts visade dock inte några förhöjda värden av markföroreningar. Om markföroreningar upptäcks i samband med byggnation ska miljöförvaltningen informeras och anmälan om miljöfarlig verksamhet ska inkomma till förvaltningen.

Trafikkontoret

Användningsgränser

I planbeskrivningen beskrivs hur den föreslagna planen inte kommer ta mark i anspråk som kan komma att bli aktuell för den framtida dragningen av Spårväg Syd. Trafikkontoret anser att teknikbyggnaden kan förändra förutsättningarna för Spårväg Syd i och med att det exakta läget ännu inte är fastslaget, därmed anser Trafikkontoret att slutsatsen i planbeskrivningen är en aning förenklat.

Gator och trafik

Fastigheten Sättra 2:1 kommer även fortsättningsvis ha infart via Skärholmsvägen. Inga nya gator kommer anläggas. Trafikkontoret anser dock att det är oklart huruvida infarten är på kvartersmark eller på allmän platsmark. Trafikkontoret anser att infarten bör tillhöra kvartersmark. Trafikalstringen kommer bli liten till befintlig därför har inte Trafikkontoret några övriga synpunkter gällande gator och trafik.

Park och natur

Planområdet utgörs främst av grus och naturmark med gräs och ris, samt träd, i huvudsak av gran och björk. Planområdets naturmark ingår i habitatnätverk för groddjur. Däremot är området inte optimalt för groddjur.

Belysning

Eventuell ny belysning bekostas ej av Trafikkontoret.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet har inga synpunkter på det aktuella planförslaget.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker detaljplan i föreliggande form.

Den aktuella platsen utgörs av ett naturområde som delvis är I-anspråktaget och grusat. Området är ett s.k. utomplansområde som saknar planläggning. Skönhetsrådet har inget att erinra mot att det föreslagna funktionerna bered plats inom området, men finner att det aktuella förslaget inte stämmer överens med stadens övriga ambition att omvandla Skärholmsvägen till en stadsgata. Rådet anser att den föreslagna teknikanläggningen måste samplaneras med utvecklingen av Skärholmsvägen och att den inte, som i föreliggande förslag, läggs i vägen för en sådan utveckling. Planarbetet bör utvecklas mot att utreda hela denna sträcka av Skärholmsvägen och se teknikanläggningen som en resurs, exempelvis som bullerdämpare mot tunnelbanan eller E4:an.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*Trafikkontoret*

Anläggningarna har flyttats inför granskning för att säkerställa att Spårväg syd får plats i Skärholmsvägen.

Befintlig infart till området kommer att nyttjas fram tills Skärholmsvägen omvandlas. Mark har reserverats mellan

planområdet och Skärholmsvägen för att möjliggöra för framtida omvandling av Skärholmsvägen och eventuell spårväg syd. Därför lämnas infarten utanför aktuell detaljplan att hanteras i kommande planläggning för Skärholmsvägen.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Anläggningarna har inför granskning flyttats för att säkerställa möjligheten att anlägga spårväg syd samt Stockholms stads fortsatta utveckling av området. Anläggningarna kommer att dämpa bullret från tunnelbanan. Byggnaderna måste anpassas till borrhål, som förbinder byggnad med Förbifartens tunnel, vilket begränsar val av placering. Samråd med projektgruppen för utveckling av Skärholmsvägen har skett löpande i syfte att möjliggöra en omvandling av Skärholmsvägen.

Övriga remissinstanser

Skanova

Skanovas teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag. Skanova har teleanläggningar inom området som vi behöver komma åt för att underhålla vid behov.

Ellevio

Regionnät

Ellevio kommer att ansluta till den mottagningsstation för el och kommunikation som föreslås i planförslaget. För att möjliggöra anslutning behöver servitut för markåtkomst tecknas med Ellevio. Vi önskar även att mark reserveras för anslutande kablar fram till tomtgräns.

Lokalnät

Mottagningsstationen för el och kommunikation innefattar inte elförsörjning av VA-stationen och egen lokalkraft. Området saknar befintligt lokalt elnät och en nätstation behöver etableras i planområdet. För nätstationen behövs E-område 10x10m, u-område för anslutande kablar samt servitut för markåtkomst.

AB Fortum Värme

Fortum Värme har inget att erinra angående denna remiss.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skanova

Enligt ledningskartan har Skanova sina ledningar i Skärholmsvägen, och påverkas därför inte av det nya planförslaget.

Ellevio

Diskussion med Ellevio angående lämplig placering av nätstation har förts inför granskningen och ett läge har avsatts väster om Trafikverkets anläggningar.

Granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskning 1 och granskning 2. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen (Granskning 1 och 2)

Inget att erinra.

Trafikförvaltningen (Granskning 1)

Trafikförvaltningen bedömer att sprängningsarbeten kan komma att påverka SL:s anläggning varför SL:s föreskrifter måste följas. Inför byggnation så ska exploatören ta fram en geoteknisk undersökning samt en riskanalys som beskriver hur eventuella grundläggningsarbeten påverkar spåret och tunneln. I god tid innan byggnation påbörjas ska ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” skickas till Trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen vill också upplysa om att Stockholms stad och exploatören ska, under och efter arbetets gång, säkerställa att SL får åtkomst till trappan som går ner till spåret och att det även finns plats för fordonsuppställning intill trappan.

Trafikförvaltningen (Granskning 2)

Region Stockholm, trafikförvaltningen har inget att erinra på rubricerat förslag.

Storstockholms brandförsvär (SSBF) (Granskning 1)

Inga ytterligare synpunkter på förslaget utöver vad som framfördes i yttrandet under samrådet.

Storstockholms brandförsvär (SSBF) (Granskning 2)

SSBF har inget nytt att erinra på planen. Frågan avseende riskhantering och hantering av förorenat vatten förefaller reglerad. Gällande brandvatten kan SSBF inte se att frågan beaktats.

Trafikverket (Granskning 1)

Trafikverket har redan beviljats marklov och även genomfört arbeten inom område som i plankartan är angivet som n2 (Markens höjd får inte ändras). Vid diskussioner om ändring av arbetsplan till förmån för utrymme för spårväg syd, meddelades att Trafikverket inte kunde garantera att berget kunde skyddas. Vi har varit tvungna att spränga bort en del berg för att kunna bygga teknikbyggnaderna längre fram. I samtal med Stockholm stad har parterna enats om att ny inmätning ska ske av området, och kartan därefter uppdateras. När inmätning genomförts önskar vi således att karta och planbeskrivning uppdateras gällande detta.

I övrigt har staden till detta skede tagit bort bestämmelsen om att fastighetsbildning krävs för att bygglov ska beviljas, vilket är bra. Däremot står skrivelsen fortfarande kvar i planbeskrivningen, vilket vi önskar ska ändras.

Trafikverket (Granskning 2)

Trafikverket har inga synpunkter på planhandlingarna men önskar framföra följande. Av den nya planbeskrivningen och plankartan, båda daterade 2020-05-12, är det inte möjligt att utläsa vilka väsentliga förändringar som skett i förhållande till handlingarna i granskning nr 1, daterade 2019-11-12.

Trafikverket drar slutsatsen att de förändringar som skett endast är av marginell karaktär. Dessa medför i sak inte någon ökad flexibilitet eftersom detaljplanen i sin helhet omfattas av en arbetsplan där området är angivet som ett vägområde med en bestående vägrätt för trafikaneläggningen E4 Förbifart Stockholm. Den föreliggande förändringen påverkar därför inte heller planens syfte och användning för att gynna en önskad stadsutveckling och skapa en plan som är robust över tiden.

Initiativet till den förnyade granskningen kommer från stadsbyggnadskontoret där kontoret under perioden 2019-11-12 till 2020-05-12, enligt uppgift, har fördjupat och beaktat behoven inom och i närheten av nu aktuellt planområde. Trafikverket noterar att stadsbyggnadskontoret 2020-02-11 även har tagit beslut om att frångå Boverkets rekommendationer, vilka utformats i enlighet med väglagen, plan- och bygglagen, fastighetsbildningslagen samt expropriationslagen, med motiveringen att det i Stockholm stad är vedertaget att planlägga teknikanläggningar tillhörande allmän väg som kvartersmark med användning E. Trafikverkets uppfattning är att den förnyade granskningen inte har bidragit till någon

positiv väsentlig förändring utan endast har medfört att processen har fördröjts vilket medfört en stor negativ påverkan på Trafikverkets pågående arbeten med E4 Förbifart Stockholm.

Försvarsmakten
Inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikförvaltningen (granskning 1)

Projektet har haft ett pågående samarbete med SL sedan tidigare och en löpande mötesserie där skyddsåtgärder diskuterats och planerats löpande. Geotekniska undersökningar har gjorts och dessa har varit med som underlag vid diskussionerna med SL:s representanter. Alla sprängningsarbeten har och kommer att följa gällande föreskrifter.

Ett nyttjanderättsavtal har tecknats mellan trafikverket och SL gällande åtkomst till trappa och möjlighet fordonsuppställning.

Trafikverket och SL har tecknat ett övergripande genomförandeavtal för projektets arbeten.

Storstockholms brandförsvär (granskning 1 och 2)

Se ställningstagande under samråd.

SVOA, huvudman för vattenledningsnätet, har projekterat och uppfört en ny brandpost vid infarten till planområdet.

Trafikverket (granskning 1)

Plankartan samt planbeskrivningen har uppdaterats efter de nya förutsättningarna med anledning av Trafikverkets sprängningsarbeten.

I planbeskrivningen står det att fastighetsbildning kan (inte ska) vara en förutsättning för att få bygglovet beviljat.

Trafikverket (granskning 2)

Kontoret anser att försiktighetsprincipen bör råda då planens syfte ändrats. Därför togs planen ut på en ny granskning för att inte riskera eventuella överklaganden i efterhand som kan fördröja projektet än mer.

Med anledning till Trafikverkets sent inkomna önskemål om att planlägga marken som allmän platsmark, VÄG, tog staden ett beslut, daterat 2020-02-11, om att planlägga teknikanläggningarna tillhörande allmän väg som kvartersmark med användningen E, vilket är vedertaget i Stockholm stad. Kontoret menar att det är ett

rättsligt och över tid stabilt synsätt som är syftesenlig med detaljplan och arbetsplan. Boverkets allmänna råd är inte rättsligt bindande, endast vägledande.

Kontoret menar att förseningar i planarbetet kan härledas till andra orsaker än den nya granskningen. Exempelvis att Trafikverket vid två tidigare tillfällen inkommit med information eller önskemål som väsentligt försenat planarbetet. Kontoret konstaterar slutligen att överenskommelse om exploatering, som måste godkännas i exploateringsnämnden innan detaljplanen antas i stadsbyggnadsnämnden, tecknats först cirka åtta månader efter granskning 2.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten
Inget att erinra.

Trafikkontoret (Granskning 1)

Planområde och användningsgränser

Enligt planbeskrivningen som skickades ut i samrådsskedet framgår det på sida 11 av 17 att gränsen till framtida spårvagnsområde ligger i direkt anslutning till föreslagen kvartersmark med tillhörande byggnad. Denna gräns ser inte ut att ha ändrats i granskningsskedet och medger därmed ingen marginal.

Trafikkontoret anser att systemhandlingar behöver projekteras fram till och förbi planområdet innan planen antas för att säkerställa både höjdsättning och utrymmesbehov. Alternativt kan plangränsen justeras för att säkerställa spårvagnsområdet och möjliggöra angöring för den dimensionerade trafiken till och från planområdet. Viktigt att samråd görs med trafikförvaltningen och projektet Fokus Skärholmen innan planen antas.

Gator och trafik

Angörande trafik får korsa gång- och cykelbana men inte köra såsom det föreslås enligt planbeskrivningen på sida 14 av 22. Vidare är Skärholmsvägen ett utpekad huvudcykelstråk, vilket kan komma att kräva trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid den planerade utfarten.

Fastighetens utfart ska ansluta till allmän platsmark GATA för fordonstrafik. Det är även viktigt att säkerställa sikten från utfarten samtidigt som vändning inom kvartersmarken säkerställs för den dimensionerade fordonstypen.

Trafikkontoret (Granskning 2)*Gator och trafik*

Trafikkontoret vidhåller att det är olämpligt att angörande trafik till och från nätstationen trafikerar gång- och cykelbanan som planeras söder om Skärholmsvägen.

Det är viktigt att projektet säkerställer att vändning är möjlig inom kvartersmarken för den dimensionerade fordonstypen. Detta för att undvika backrörelser ut mot Skärholmsvägen.

Teknisk försörjning

Dagvatten ska hanteras på egen fastighet enligt stadens riktlinjer för LOD. Viktigt att infiltration med permeabla ytor för dagvattenhantering samt skyfallshantering med underjordiskt magasin säkerställs i planen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*Trafikkontoret (Granskning 1)*

Planområdets gräns är tillbakadragen efter samrådet med avseende på omvandlingen av Skärholmsvägen. Bilden på sidan 11 kommer att revideras för att stämma med den nya gränsdragningen.

Planområdets gräns är anpassat till framtida Skärholmsvägen och har skett i samråd med projektgruppen för utveckling av Skärholmsvägen.

Till nätstationen kommer enbart servicebil att åka vid behov. Stadsbyggnadskontoret anser inte att det är i den omfattning som kräver trafiksäkerhetsåtgärder.

Mark har reserverats mellan planområdet och Skärholmsvägen för att möjliggöra för framtida omvandling av Skärholmsvägen och eventuell spårväg syd. Därför lämnas infarten utanför aktuell detaljplan att hanteras i kommande planläggning för Skärholmsvägen.

Trafikkontoret (Granskning 2)

Kontoret vidhåller att det rör sig om ringa trafik som ska ha tillfart till nätstationen. Dessutom finns möjligheter att se över situationen när projekteringen av Skärholmsvägen och stadsutvecklingen söder om Skärholmsvägen kommit längre. Liknande lösningar är inte ovanliga enligt Ellevio.

Övriga remissinstanser

Stockholm Exergi (Granskning 1 och 2)

Inget att erinra.

Ellevio (Granskning 1)

Plankartan har en begränsning i form av största byggnadsarea och högsta nockhöjd inom E-område E2. Planbestämmelsen begränsar möjligheterna vid framtida byte av nätstationsmodell och vid ombyggnad till följd av utökade kapacitetsbehov eller underhåll.

Ellevio (Granskning 2)

Inget att erinra.

Skanova (Granskning 2)

Skanova har inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ellevio (granskning 1)

Egenskapsbestämmelserna om största byggnadsarea och högsta nockhöjd tas bort inom område E2 för att säkerställa framtida utbyggnadsbehov.

Ellevio (granskning 2)

För att inte hamna i en situation där avsaknad av byggnadshöjd hindrar flygtrafik kommer plankartan att åter förse med en högsta nockhöjd. En nockhöjd som är generös för framtida utbyggnader men som begränsar konsekvenserna för såväl flyg som stadsbild.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda
ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att planförslaget är en viktig förutsättning för såväl projekt Förbifart Stockholm, utvecklingen av Skärholmsvägen till ett urbant stråk och möjligheten att utveckla området söder om Skärholmsvägen enligt översiktsplanens intentioner.

En tydlig intressekonflikt har identifierats mellan anläggningarnas placering och omvandlingen av Skärholmsvägen, inklusive Spårväg syd, till ett urbant stråk. Avstämningar med representanter för närliggande projekt har gjorts under planarbetet, i syfte att minimera anläggningarnas påverkan på utvecklingen av kommande

bostadsbebyggelse söder om Skärholmsvägen, omvandlingen av Skärholmsvägen och planerad dragning av Spårväg syd.

Gestaltningen är väl genomarbetad enligt Trafikverkets koncept för teknikbyggnader tillhörande Förbifart Stockholm. Placeringen av teknikbyggnaderna innebär att buller från tunnelbanan reduceras västerut vilket är en fördel vid kommande stadsutveckling söder om Skärholmsvägen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår stadsbyggnadsnämnden att förslag till detaljplan antas.

Pia Ölvebro
planchef

Maria Borup
stadsplanerare