

## **Samrådsredogörelse**

### **Detaljplan för Storsätra 1 m m i stadsdelen Sättra, Dp 2014-04885**

## **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Hur samrådet bedrivits .....	2
<b>Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>3</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	13
Övriga remissinstanser .....	18
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	20
Övriga, ej sakägare .....	21
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>21</b>
Föreslagna förändringar .....	23

## **Sammanfattning**

Planens huvudsakliga syfte är att möjliggöra skoländamål på fastigheten Storsätra 1, samtidigt som de användningsområden som avsågs i gällande stadsplan bekräftas. Förutom skoländamål medges fortsatt t ex lokaler för serviceverksamheter, tillverkning, lager och verkstäder, liksom lokaler för tillfällig vistelse som hotell och konferensverksamhet. Planförslaget sändes ut på samråd 2020-04-28 - 2020-06-10. Under samrådet har 17 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser är negativa till planförslaget och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller skolverksamhetens lämplighet med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, skolgårdens storlek, påverkan på riksintresse samt hantering av dagvatten på fastigheten. Övriga som framfört synpunkter vill ha en större skolgård eller är starkt kritisk till lämpligheten att tillåta skola permanent på platsen.

### **Stadsbyggnadskontoret**

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

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer bland annat följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: buller, risk och säkerhet, utökning av skolgård och grundläggningsmetod för tillbyggnad. Därtill uppdateras samtliga utredningar och nya utredningar tas fram.

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

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Planens huvudsakliga syfte är att möjliggöra skoländamål på fastigheten Storsätra 1 samtidigt som de användningsområden som avsågs i gällande stadsplan Pl 6295 överförs, moderniseras och bekräftas med ny detaljplan. Användningen Z motsvarar användningsområdet för flertalet av fastighetens hyresgäster. Tillfällig vistelse, O, tillåts enligt gällande stadsplan med stöd av äldre PBL.

Sedan 2008 bedrivs skolverksamhet för cirka 700 elever, årskurs 4-9 i en del av byggnaden, med stöd av ett tidsbegränsat bygglov. För att säkerställa skolverksamheten önskar tomträttshavaren, Corem Property Group AB, permanent möjliggöra för skoländamål på fastigheten genom att upprätta en ny detaljplan. Planområdet ligger utmed Skärholmsvägen i Sättra arbetsplatsområde.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2020-04-28 - 2020-06-10. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på medborgarkontoret i Skärholmen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort - Skärholmen tisdag 28 april 2020. Med anledning av rådande omständigheter, Covid-19, beslutade stadsbyggnadskontoret att inte hålla publika möten under perioden.

## **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

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

### **Statliga och regionala myndigheter och förbund**

#### *Länsstyrelsen*

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken samt riskerar att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Planens utformning riskerar även att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor. Länsstyrelsen anser att kommunen inför granskningsskedet behöver:

- visa att planförslaget inte försvårar utnyttjandet av Trafikverkets anläggningar.
- redovisa hur miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.
- redogöra för lämpligheten kopplade till transporter med farligt gods, markföroreningar och buller.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

#### *Riksintresse*

Planförslaget innebär att befintlig byggnad kan byggas till på mark som idag inte får bebyggas. Området ingår i detaljplan för utbyggnad av Förbifart Stockholm och området som föreslås bebyggas berör Trafikverkets planerade underjordiska anläggning för eldriftsutrymme. Det framgår inte av planförslaget vilka konsekvenser den föreslagna tillbyggnaden får på detta eldriftsutrymme. Kommunen behöver visa att tillbyggnaden inte riskerar att försvåra nyttjandet av anläggningen inför kommande planskede.

#### *Miljökvalitetsnormer*

Kommunen anger att stadens minsta åtgärdsnivå för dagvatten inte kan tillämpas för aktuell detaljplan eftersom det finns ett gällande avtal med fastighetsägaren som gör att det inte går att ställa nya krav gällande hanteringen av dagvatten. Att det finns ett befintligt avtal anser Länsstyrelsen inte vara ett skäl för att undvika att följa lagstiftningen som anger att detaljplaner ska följa gällande miljökvalitetsnormer. Kommunen behöver därför inför granskningsskedet redogöra för hur miljökvalitetsnormerna för

vatten kan följas och säkerställa eventuellt nödvändiga åtgärder i plankartan.

#### *Hälsa och Säkerhet – Transporter med farligt gods*

Planförslaget medger skola, hotell, konferens, kontor, partihandel samt verksamheter cirka 55 meter från E4/E20 som är en rekommenderad primärled för farligt gods. I riskutredningen (Ramböll 2018) beaktas endast markanvändningen för skola. Länsstyrelsen anser att riskutredningen ska beakta samtlig markanvändning som medges och specifikt beakta även hotell då detta är att betrakta som känslig markanvändning. Det gäller både avseende risk kopplat till transport av farligt gods och risk kopplat till hantering av brandfarlig gas inom planområdet. Kommunen har vidare inte angett vilka avstånd som är gällande för övrig användning inom planområdet vilket behöver förtydligas inför kommande planskede.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att kommunen inte har redovisat att planförslaget är lämpligt med hänsyn till risker kopplade till transporter med farligt gods. Inför granskningsskedet behöver kommunen därför tydligt motivera varför riskavstånden är lämpliga för de föreslagna markanvändningarna och vid behov säkerställa nödvändiga skyddsåtgärder på plankartan. Kommunen behöver även förtydliga antaganden kring antal transporter med farligt gods kopplat till öppningen av Tvärförbindelsen Södertörn och Förbifart Stockholm.

#### *Hälsa och Säkerhet – markföroreningar*

Länsstyrelsen anser att det inte räcker att provta delar av skolgården för att bedöma markens lämplighet utan provtagningar behöver genomföras för hela planområdet där skolgård tillåts. Kommunen behöver även redogöra för om det finns en föroreningsproblematik för tidigare eller befintliga verksamheter och tydligt beskriva de ställningstaganden som görs utifrån genomförda riskbedömningar. Inför granskningsskedet behöver kommunen sammanlagt visa att planområdet inte utgör någon risk för människors hälsa. Särskild hänsyn behöver tas till områden där barn kommer att vistas eftersom barn är mer känsliga för föroreningar.

#### *Hälsa och Säkerhet – buller*

Plankartan medger användningen skola för hela planområdet vilket innebär att skolverksamhet kan komma att bedrivas i samtliga delar av byggnaden och att en skolgård skulle kunna anläggas mot väg E4/E20. Bullerberäkningarna redovisar dock enbart bulleråtgärder för skolgård som anläggs bort från E4/E20. Länsstyrelsen anser att

kommunen behöver redovisa att planförslaget är lämpligt med hänsyn till buller för samtliga delar av planområdet som medger skoländamål.

Enligt planbeskrivningen kommer skolgården motsvara en storlek på 9 kvm per elev. Eftersom skolgårdens yta är begränsad anser Länsstyrelsen att det är av vikt att så stor del av skolgården som möjligt får en ekvivalent ljudnivå på 50 dBA. Länsstyrelsen anser vidare att kommunen behöver säkerställa ljudnivåerna på plankartan. I nuläget finns en planbestämmelse som anger att bullerskärmen mot Skärholmsvägen får vara högst tre meter. I bullerutredningen anges dock att det är en förutsättning av bullerskärmen är tre meter. Formuleringen behöver därför tydliggöras så att bullerskärmen inte blir lägre än så. I bullerutredningen framkommer fler förslag på åtgärder som kan sänka bullernivåerna ytterligare på skolgården. Länsstyrelsen anser att kommunen bör motivera varför vissa åtgärder har valts bort.

#### *Luftkvalitet*

Länsstyrelsen anser att det utifrån nuvarande underlag är svårt att bedöma hur luftföroreningssituationen vid planområdet ser ut i nuläget och i framtiden. SLB:s kartläggning från 2015 kan ses som en indikation på luftföroreningssituationen, men vid detaljplanering är det bra att ta fram en detaljerad luftkvalitetsutredning som tar hänsyn till befintlig och kommande bebyggelse. I och med att planområdet ligger i närheten av en hårt trafikerad väg med ökade trafikflöden anser Länsstyrelsen att det är bra om kommunen tar fram en utredning där även ett framtidsscenario när Förbifart Stockholm öppnar finns med. Påverkan från trafiken på Skärholmsvägen bör också redovisas. Det är även önskvärt om preciseringarna i miljökvalitetsmålet uppnås vid skolområdet eftersom barn och ungdomar är känsliga mot luftföroreningar.

#### *Barnperspektiv*

Kommunen har valt att reglera storlek på skolgården genom den flexibla planbestämmelsen n1. Bestämmelsen hänvisar till en tabell i planbeskrivningen där det framgår att skolgårdens storlek ska anpassas efter hur många elever som går i skolan. Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen är otydlig och svår att följa upp. Att ändra antalet elever i en befintlig skolverksamhet är exempelvis ingenting som kräver bygglov. Enligt kommunens egna riktlinjer för Fokus Skärholmen bör denna siffra minst vara 15 kvm per elev och enligt Boverkets riktlinjer minst 30 kvm per elev. Planförslaget ligger klart under dessa rekommendationer. Ur tabellen går att utläsa att skolgården som mest kan uppgå till 10 300 kvm. Länsstyrelsen anser att denna yta bör säkerställas oavsett antal

elever. För det minsta antalet elever enligt tabellen skulle skolgården då motsvara 15 kvm per elev vilket är en klar förbättring även om skolgårdens yta fortfarande skulle underskrida Boverkets riktlinjer. Sammantaget anser Länsstyrelsen att det är av vikt att kommunen skapar en så stor och så varierande och säker skolgård som möjligt. Skolans läge gör att det är svårt för eleverna att på egen hand nå andra platser att vara på och elevernas utevistelse begränsas därför till skolgården. Länsstyrelsen anser därför att det vore lämpligt att tydligare reglera skolgårdens storlek och läge och undvika en flexibel reglering eftersom platsen har stora utmaningar sett ur ett barnperspektiv.

#### Trafikförvaltningen (SL)

##### *Risk*

Trafikförvaltningen anser att risk förekommer för att föremål kan hamna i spårområdet från skolgården, avsiktligt eller oavsiktligt. Det är viktigt att skydd för detta uppförs. Likväl är det viktigt med ett tillräckligt skydd där det inte går att klättra över från skolgård till spårområde. Trafikförvaltningen anser att avtal kan komma att krävas för genomförandet då verksamhetsutövaren avser genomföra arbeten nära tunnelbaneanläggningen. Denna behöver inkomma omgående för att trafikförvaltningen ska kunna bedöma risken för påverkan.

##### *Buller*

Det riktvärde som gäller på skolgård, det vill säga 55 dB(A) dagekvivalent kl. 06-18, ska finnas utmärkt på plankartan i störningsskyddsbestämmelsen. Om del av ytan ska klara 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå bör den även utmärkas separat i plankartan. Höjden på bullerskyddsskärmen bör tydliggöras i planbestämmelsen. Samma höjd som antagits i bullerberäkningen bör även formuleras som en planbestämmelse. I planbeskrivningen måste det framgå vilken höjd på bullerskyddsskärmen som beräkningsresultatet i bullerutredningar avser.

Vid tunnelbanan nära skolgården ligger växlar som inte förefaller vara med i beräkningen av buller ifrån tunnelbanan.

Trafikförvaltningen anser att beräkningen av buller från tunnelbanan bör göras om, med växlar medtagna. Eventuellt får detta konsekvensen att planbeskrivningens slutsatser behöver uppdateras.

#### Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

##### *Hantering av olycksrisker*

SSBF anser att den riskanalys som tagits fram till samrådsskedet är så pass bristfällig att det inte går att ta ställning till markanvändningens lämplighet och om det finns en risk att den planerade bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. SSBF menar vidare att en riskanalys för en detaljplan inte endast kan beakta åtgärder och konsekvenser i förhållande till nollalternativet/nuläget utan riskanalysen ska beakta all bebyggelse som provas i en detaljplan. SSBF anser att det finns ett flertal tveksamheter och oklarheter kring det resonemang om olycksrisker kopplat till E4 och Förbifart Stockholm som förs i riskanalysen.

SSBF anser inte att riskanalysen beaktar samtlig bebyggelse som provas inom planen. Riskanalysen beaktar bara nuvarande läge på skolan och inte övrig verksamhet inom planområdet som är belägen på ett avstånd som närmst omkring 50 meter från Södertäljevägen. SSBF vill förtydliga att all bebyggelse provas i en detaljplan och ska beaktas i riskanalysen. Skola, hotell och konferens kan vara mycket persontäta verksamheter, och enligt nuvarande planbestämmelser tillåtas dessa omkring 50 meter bort från Södertäljevägen enligt plankarta. Förslag på skyddsåtgärd *ml* reglerar enbart entréer för skola, det är oklart vad som gäller för övriga verksamheter.

I riskanalysen framgår att Flinks Järn har en EI30-container för förvaring av gasolrör och att avståndet mellan containern och gaveln på skolans byggnadskropp är cirka 50 meter. Sprängämnesinspektionens föreskrifter (SÄIFS 1998:7) rekommenderar 100 meter som betryggande avstånd mellan lösa behållare med brandfarlig gas och svårutrymda lokaler (bland annat skolor). SSBF vill förtydliga att med avskiljning i lägst brandteknisk klass EI60 får avstånden minskas till hälften. Plankartan tillåter dessutom byggnad, och därmed enligt planbestämmelserna även skolan att vara ännu närmre containern, som närmst cirka 20 meter.

I riskanalysen saknas det helt beräkningar av individ- och samhällsrisk. Vid beräkning av samhällsrisk skall hänsyn tas till alla personer som kan förolyckas på grund av en olycka (även utanför detaljplaneområdet). I riskanalysen framgår det att etablerade toleranskriterier (tolerabel risknivå) för risk uppfylls med mycket god marginal. SSBF kan inte se vad denna bedömning grundar sig på då varken beräkningar av individ- eller samhällsrisk har presenterats. Det går inte heller att se om de toleranskriterier som har använts i analysen är de etablerade värderingskriterierna för individ och samhällsrisk.

SSBF:s preliminära bedömning är att risknivåerna kan komma att vara hanterbara baserat på de skyddsavstånd som finns, men det går inte att ta ställning till detta baserat på den information som presenteras i riskanalysen. Det kan dock komma att krävas skyddsåtgärder för att riskerna skall hamna på sådan acceptabel nivå. Det kan dock vara svårt att vidta åtgärder i redan befintlig byggnad varför eventuella åtgärder kan krävas mellan bebyggelse och Södertäljevägen. SSBF anser inte att riskanalysen kan användas som tillräckligt beslutsunderlag för att SBK ska kunna ta ställning till planens lämplighet. SSBF föreslår att staden tar stöd i tidigare framtagna analyser och nyttjar den under 2019 framtagna riskanalys som tar ett helhetsgrepp kring risknivån kring Södertäljevägen (Structor).

#### *Möjlighet till räddningsinsats*

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan.

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 ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om minst 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter.

#### *Övrigt*

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

#### *Trafikverket*

Trafikverket konstaterar att ett genomförande av detaljplanen riskerar att medföra skada på riksintresset väg E4/E20.

Begränsningar kan komma att påföras exempelvis i form av hastighetsnedsättning och andra bullerbegränsande åtgärder vilket inte kan accepteras.

#### *Gällande detaljplan*



Detaljplanen berör detaljplanlagd mark för utbyggnad av Förbifart Stockholm (Dpl 2009-17149 med gällande genomförandetid). Detaljplanen föreslår i denna del möjlig tillbyggnad av befintlig byggnad inom Storsätra 1 på mark som enligt gällande detaljplan inte får bebyggas. Detta berör Trafikverkets planerade underjordiska anläggning för eldriftutrymme. Detaljplanen redogör inte för vilka konsekvenser detta medför för eldriftutrymmet, dess anläggning och drift. Trafikverket anser att ett särskilt bevakningsuppdrag måste träffas mellan Trafikverket och staden som reglerar granskning och godkännande av konstruktionshandlingar och uppföljning av genomförandeskedet.

#### *Trafiksäkerhet*

Minsta avstånd mellan motorvägens vägbankant och kvartersmark är 37 meter. Detaljplanen möjliggör skol- och hotell- och konferensbyggnad inom hela byggnadskroppen ca 52 meter från körbankant väg E4/E20. Det är en oprecis fördelning mellan föreslagna markanvändningar. Det är inget i förslaget till detaljplan som hindrar att en hotell- och konferensanläggning skapas inom hela byggrätten. På samma sätt kan hela byggrätten användas för skoländamål och rymma över 3000 elever. Effekterna av detta är inte utrett.

Detaljplanen förhindrar inte att skolgård kan anläggas mot väg E4/E20, något som bedöms som synnerligen olämpligt. Det illustreras en förhållandevis liten skolgård på norrsidan av skolbyggnaden. Trafikverket bedömer att risk finns för att skolbarn kan komma att uppträda utanför det inhägnade området som är omgärdat av verksamheter som innebär trafiksäkerhetsrisker i en komplicerad trafikmiljö. Detsamma gäller för skolbarnens väg till och från skolan där det i planhandlingarna anges att barn t.ex. korsar Skärholmsvägen okontrollerat. Staden har uppmärksammat på dessa problem av Trafikverket och staden har angivit åtgärder för att höja trafiksäkerheten. Gällande förslaget till ombyggnad av övergångsstället vid Storsätragränd har Trafikverket redan utfört detta i samråd med staden. Trafikverket har haft en löpande kommunikation med Trafikkontoret angående trafiksäkerheten längs Storsätragränd och korsningen Storsätragränd/Skärholmsvägen.

#### *Trafikutredning*

Trafikutredningen behandlar i princip endast trafiksäkerhetsfrågor kopplat till skolverksamheten. Någon hänvisning till den omfattande trafiken på motorvägen görs inte. I avsnitt 7.4 föreslås att Trafikverkets transporter till arbetsplats tillhörande Förbifart Stockholm ska förbjudas längs Storsätragränd mellan 7:30-8:30 på

vardagar. För att genomföra ett sådant förbud krävs en lokal trafikföreskrift. Trafikverket menar att likabehandlingsprincipen gäller även för myndigheter vilket innebär att det leder till inskränkningar som drabbar alla företag på Storsätragränd. Inte bara för Trafikverket, som med ett förbud, inte kan bedriva sina arbeten då dessa kräver löpande transporter av material och bortforsling av sten/jord/lera.

#### *Buller och riskutredning*

Både bullerutredningen och riskutredningen behöver uppdateras. Dessa ska baseras på Trafikverkets prognoser för år 2040. I riskutredningen står felaktigt att förbifarten öppnas för trafik år 2025 på ett ställe och på ett annat år 2026. Som tidplanen ser ut nu är året 2030. Under perioden fram t.o.m. 2023 kommer planområdet att belastas av diverse störningar förorsakade av anläggningsarbeten. Trafikverket har genom projekt Förbifart Stockholm en pågående dialog med staden, skolan och fastighetsägaren om detta. I riskutredningen står att Tvärförbindelse Södertörn öppnas för trafik år 2025. Tvärförbindelsen bedöms öppnas för trafik kring år 2030 eller något senare. För bedömning av riskfrågan hänvisar Trafikverket till länsstyrelsen bedömning.

#### *Luftkvalitet*

Någon redovisning av dagens och framtida luftkvalitetsnivåer och om miljökvalitetsnormerna uppfylls har Trafikverket inte kunnat finna i handlingarna. En komplettering måste ske.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

##### *Risk*

*Riskutredningen revideras och uppdateras med synpunkter från SSBF och Trafikverket. Diskussion med SSBF och Trafikverket ska föras inför uppdateringen för att säkerställa att rätt indata används.*

*Inför granskning ska plankartan kompletteras med en bestämmelse som reglerar att skolgård inte får anordnas mot Södertäljevägen (E4/E20). Med stöd av uppdaterade och nya utredningar ska kontoret undersöka om det finns behov av att reglera avgränsningen av viss användning inom byggnaden. Exempelvis att inte tillåta skolverksamhet i hela byggnaden. Utredningarna ska även fastställa om det föreligger behov av ytterligare skyddsbestämmelser på plankartan för att säkerställa nödvändiga skyddsåtgärder.*

*För att minska risken för att föremål från skolgården kan hamna i spårområdet eller att barn klättrar över skärmen föreslår kontoret att höjden på bullerskärmens höjd ökas till 5 meter utmed delar av*

*spårområdet. Därtill kan ett nät komplettera bullerskärmen för att ytterligare minska risken för att bollar eller andra föremål hamnar på spåret. Ett avtal ska upprättas mellan Trafikförvaltningen och Corem för att reglera hur arbeten nära tunnelbaneanläggningen ska genomföras.*

#### Markföroreningar

*Inför granskning ska utredningen Miljötekniks undersökning kompletteras med fler provpunkter för att täcka in hela den yta som ska regleras som skolgård. Därutöver behöver det tydligt redovisas vilka risker som finns med avseende på markföroreningar samt vilka åtgärder som krävs för att säkerställa platsens lämplighet för skolgård med avseende på dessa. Om utredningen visar att föroreningsproblematik förekommer ska en planbestämmelse tillföras som reglerar att startbesked villkoras mot att skolgård sanerats till känslig markanvändningsnivå.*

#### Luftkvalitet

*Inför granskning ska en detaljerad luftkvalitetsutredning tas fram som redovisar om miljökvalitetsnormerna överskrids på skolgården.*

#### Buller

*Bullerutredningen uppdateras med indata i enlighet med Trafikförvaltningens yttrande. För bullerutredningen kan ett scenario redovisas för år 2040 enligt önskemål från TrV. Kontoret bedömer dock att det sannolikt inte kommer att påverka resultatet eftersom det krävs en fördubbling av trafikflödet för att göra en hörbar skillnad i bullernivå (3dBA).*

*Kontoret anser att det är enklare att följa upp en planbestämmelse som reglerar att bullerskärm ska finnas än att reglera områden på plankartan som ska klara vissa angivna riktvärden.*

*Plankartan kompletteras med en bestämmelse som reglerar att skolgård inte får anordnas mot Södertäljevägen (E4/E20) varför denna del av fastigheten inte behöver utredas med avseende på buller. I bullerutredningen föreslås alternativa placeringar och höjder på bullerskärmen som kan minska ljudnivån ytterligare, exempelvis att placera bullerskärmen närmare bullerkällan eller att bullerskärmen blir högre än 3 meter. Anledningen till att bestämmelsen reglerar en högsta höjd om 3 meter är att minimera påverkan på stadsbild och gaturum. Anledningen till att bullerskärmen inte placeras i väggkant är att den marken ägs av staden och att marken behövs för en framtida omvandling av Skärholmsvägen till en stadsgata med möjlighet för spårvägstrafik.*

*Planbestämmelsen som reglerar att bullerskärm ska uppföras ändras så att skärmens minsta höjd ska vara 3 meter. Mot spårområdet kan det vara motiverat med en högre skärm då det inte påverkar gaturummet samt att risken för att saker hamnar på spåren minskar med högre skärm.*

#### Trafiksäkerhet

*Inför granskning ska exploateringskontoret utreda vilka åtgärder som behövs för att säkerställa en trygg och trafiksäker korsning på Skärholmsvägen utanför fastigheten. Åtgärderna syftar även till att möjliggöra en hastighetssänkning till 40 km/h förbi planområdet, vilket behövs för att klara riktvärden för buller.*

*Exploateringskontorets utredning ska ligga till grund för den systemhandling som ska färdigställas i samband med att planen går ut på granskning.*

*Inför antagande ska en överenskommelse om exploatering tecknas mellan Corem och exploateringskontoret. Där regleras bland annat vilka trafiksäkerhetshöjande åtgärder som ska anordnas samt hur kostnaderna av åtgärderna fördelas.*

#### Möjlighet till räddningsinsats

*Kontoret och Corem tar till sig SSBF:s upplysningar om räddningsinsats. I det fortsatta arbetet undersöks hur brandpostnätet i området ser ut samt om det finns behov att komplettera med fler brandposter.*

#### Miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten

*För de delar av fastigheten som genomgår en större förändring (skolgården, ny bygggrätt samt naturmarken som tillförs fastigheten) ska åtgärdsnivån för hantering av dagvatten följas. Det kan det bli aktuellt med regleringar på plankartan som säkerställer att åtgärdsnivån och miljö kvalitetsnormerna för vatten följs.*

#### Riksintresse

*Inför granskning ska ett PM tas fram som redovisar hur grundläggning och konstruktion av föreslagen tillbyggnad kan ske utan att påverka Trafikverkets underjordiska eldriftsutrymme. Avtal eller bevakningsuppdrag ska tecknas mellan Corem och Trafikverket som reglerar granskning och godkännande av konstruktionshandlingar och uppföljning av genomförandeskedet.*

#### Trafikutredning

*Kontoret har inte för avsikt att införa ett förslag om att förbjuda transporter under vissa klockslag. Däremot önskar kontoret att en dialog kan föras i syfte att utreda om det är möjligt att, med hänsyn*

*till skolbarnens säkerhet, begränsa tunga transporter under vissa tider på dygnet.*

#### Barnperspektiv och skolgård

*Kontoret har med anledning av inkomna yttranden beslutat att inte gå vidare med en flexibel planbestämmelse för reglering av skolgårdens yta. Istället ska en bestämmelse införas som säkerställer att en bestämd yta avsätts för skolgård. I det fortsatta arbetet studeras, med stöd av de utredningar som ska uppdateras, lämplig utbredning av skolgården i syfte att säkerställa tillräckligt stor friyta för skolbarnen. Då fastigheten redan är bebyggd och innehåller ett flertal verksamhetsutövare behöver ett visst antal parkeringsplatser finnas kvar i norra delen av fastigheten samtidigt som angöring till dessa verksamheter kan säkras. Skolgårdens yta kan således inte omfatta hela det generella område som i samrådsförslaget redovisas som möjlig skolgård.*

### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran mot upprättat planförslag.

#### Stadsdelsförvaltningen

Förvaltningen har inga invändningar till en ändring i detaljplanen som möjliggör permanent skoländamål på fastigheten och ställer sig positiv till de föreslagna åtgärder som presenteras i förslaget.

Förvaltningen lyfter dock vikten av att de trafiksäkerhetsåtgärder som föreslås ska genomföras tidigt i processen. Förvaltningen gör även medskicket att vid genomförandet av den föreslagna skolgården så bör förvaltningen involveras för att säkerställa att inga ingrepp påverkar naturmarkens träd negativt.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöförvaltningen fattar detta beslut enligt delegation från miljö och hälsoskyddsnämnden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Skolgården planeras och utformas efter bästa möjliga förutsättningar för elever avseende, yta, ljudmiljö och rekreation
2. Dagvatten och markföroreningar beaktas i den fortsatta planeringen av skolgården

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att de viktigaste frågorna ur miljö- och hälsosynpunkt rör skolans utemiljö. Befintlig skolgård har brister som behöver åtgärdas för en permanent skola på platsen, bland annat yta och ljudnivå. Även dagvattenhantering och markföroreningar behöver beaktas.

#### *Skolgård*

Den yta som kan ha en flexibel användning beroende av antal elever utgör 10 300 kvm. Nämnden anser att hela ytan bör reserveras för skolgård med dagens elevantal. Då skulle skolgården kunna uppnå cirka 15 kvm friyta per elev.

I planförslagets bedömning av skolverksamhetens behov av friyta har hänsyn tagits till att fastigheten redan är bebyggd. Nämnden anser att ytan finns och att det handlar om att göra rätt prioriteringar. Om det ska etableras en skola på platsen så ska de bästa förutsättningarna för eleverna vara prioriterade. Lagen (2018:1197) om FN's barnkonvention gäller sedan 2020 vilket innebär att barnens rättigheter och barnets bästa ska beaktas vid avvägningar och bedömningar som görs i beslutsprocesser i mål och ärenden som rör barn.

En förutsättning för att platsen ska lämpa sig för skolverksamhet är skolgården anpassar sin utformning så att den lämpar sig för utevistelse. I de skisser av skolgården som redovisas i planbeskrivningen så upptas stora delar av potentiell skolgård av parkeringsplatser. Visserligen har antalet parkeringsplatser minskat med cirka 100 platser, men det återstår ca 450 parkeringsplatser. Det framgår att bilparkering i möjligaste mån placeras långt ifrån barnens vistelsezoner, nämnden anser inte att skisserna lever upp till detta. I plan- och bygglagen (PBL) 8 kap 9§ framgår det att det ska finnas tillräckligt stor friyta lämplig för lek och utevistelse vid bostäder, skolor, förskolor, fritidshem och liknande. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering ska man i första hand ordna friyta.

#### *Dagvatten*

I samband med utformningen av en ny skolgård anser förvaltningen att omhändertagande och rening av dagvatten bör förbättras. En dagvattenutredning har utförts som föreslår fördröjning och rening i svackdiken och infiltrationsstråk. Med tanke på att utformningen av skolgården kan ändras behöver dagvattenfrågan beaktas i planeringen.

*Buller*

Bullernivåerna på den föreslagna skolgården är i dagsläget mellan 60 och 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Enligt stadens Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbebyggelse i Stockholm bör inte 50 dBA ekvivalent nivå överstigas dagtid (kl. 6-18) för de avgränsade delar av nya skolgårdar som är avsedda lek, vila och pedagogisk verksamhet. För övriga vistelseytor bör målsättningen vara en ekvivalent ljudnivå dagtid om högst 55 dBA. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser därför att bullerskyddsåtgärder för skolgården är nödvändiga. För att åstadkomma en skolgård med bättre ljudmiljö har olika bullerskärmlägen och olika hastigheter utretts. Utredningen visar att en hastighetssänkning från 60 km/h till 40 km/h och en skärm vid skolgården medför att en betydande del av den potentiella skolgården får en ljudnivå under 50 dBA. Nämnden är positiv till att startbesked för skoländamål är villkorat mot att skyddsåtgärder i form av bullerskärm uppförts, samt att lägre skyltad hastighet planeras för Skärholmsvägen.

Noterbart är att en stor del av den skisserade skolgården med god ljudnivå består av parkeringsplatser. Nämnden anser att skolgårdens ljudmiljö är en viktig parameter som behöver beaktas i utformningen av skolgården.

*Markföroreningar*

Förvaltningen har mottagit anmälan om markföroreningar. Enligt rapporten bedöms inte påträffade föroreningshalter utgöra någon oacceptabel risk för människors hälsa eller miljön. I rapporten anges att det vid den ena provpunkten (18R01) planeras för parkering med hårdgjorda ytor, som begränsar exponeringsrisken. Nämnden anser att det inte går att dra sådana slutsatser eftersom markens användning lika gärna kan bli skolgård. Eftersom skolgården till stor del består av fyllnadsmassor går det inte att helt utesluta att det kan förekomma högre föroreningshalter inom delar av skolgården och nämnden vill därför poängtera vikten av att risken för markföroreningar beaktas genom hela processen. Om förorenade massor eller misstänkta föroreningar påträffas under markarbeten ska de provtas och klassas utifrån Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM och MKM. Miljöförvaltningen kommer genom tillsyn säkerställa att de åtgärder som föreslås i utredningen genomförs.

*Trafikkontoret*

Kontoret tillstyrker planförslaget under förutsättning att projektet bekostar trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Trafiknämnden beslutar enligt trafikkontorets förslag:

1 Trafiknämnden beslutar att godkänna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden.

2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Den förslagna placeringen av skolverksamhet avgränsas av två större vägar E4/E20 (sydost om planområdet) och Skärholmsvägen (nordväst om planområdet) samt av tunnelbana i öppet schakt (söder om planområdet) och Storsätragränd (norr om planområdet). I området finns verksamheter som genererar stor andel tung trafik. Mätningar visar att de bullernivåer för utemiljöer vid skolor som rekommenderas av Boverket överskrids i en större del av området utmed Skärholmsvägen. Det innebär att Trafikkontoret eventuellt kan komma att behöva vidta bullerdämpande åtgärder.

Trafikkontoret arbetar utifrån *Plan för säkra och trygga skolvägar* som syftar till att trafikmiljöerna i skolornas närhet ska vara säkra och trygga samt att resor till och från skolan i högre grad ska ske utan bil. Förutsättningarna för att kunna skapa säkra och trygga skolvägar försvåras med anledning av skolans placering i industriområde omgärdat av två stora trafikleder och en upplevd otrygghet. Skolverksamhet har redan bedrivits med tillfälligt bygglov sedan 2008 och kontoret har under åren fått in flertalet synpunkter från bland annat Trafikverket och oroliga medborgare. Skolan har uppmuntrat eleverna att korsa Skärholmsvägen via den planskilda korsningen längre norrut istället för att gena över Skärholmsvägen i höjd med Storsätragränd. Inga olyckor har inrapporterats med oskyddade trafikanter inblandade över Skärholmsvägen i höjd med Storsätragränd men det finns ändå en oro från medborgare att en allvarlig olycka skulle kunna inträffa.

Kontoret bedömer inte denna trafikmiljö som tillräckligt trygg och trafiksäker för eleverna. Kontoret tillstyrker därför planförslaget under förutsättning att projektet bekostar trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

#### Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten har inga synpunkter på föreslagen ändring av bestämmelserna för gällande detaljplan för Storsätra 1 till att även omfatta skoländamål, samt att en tillbyggnad om tre våningar uppförs enligt förslaget.



Rådet till skydd för Stockholms skönhet  
Skönhetsrådet avstyrker bestämt förslag till detaljplan.

Skönhetsrådet konstaterar att området är fullständigt olämpligt som skolmiljö, med det trafikstörda läget samt hårdgjorda ytor och parkering kring byggnaden. Även om tillbyggnaden ansluter och samverkar med den befintliga byggnaden på ett följsamt sätt, överskuggas detta av de problem som finns i planen, inte minst gällande barnens friyta som föreslås till endast 9 kvm per elev trots att Fokus Skärholmen rekommenderar 15 kvm och Boverket 30 kvm. Rådet anser att planförslaget är ett talande exempel på risken med att tillåta provisorier i dåliga lägen, och att skolverksamhet aldrig borde ha tillåtits på platsen. Än mindre borde staden nu godkänna att skolverksamheten nu legaliseras. Därutöver anmälde ledamot M Lönnroth ett särskilt yttrande.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

##### Stadsdelsförvaltningen

*Angående trafiksäkerhet, se tidigare svar under rubriken Trafiksäkerhet. I det fortsatta arbetet kommer förvaltningen att involveras kring frågor som berör naturmarken.*

##### Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

*I det fortsatta arbetet utreds vilken yta som är mest lämplig att reglera för att säkerställa en tillräckligt stor friyta för skolverksamhetens behov. Kontoret har gjort en bedömning att hela ytan som i samrådsförslaget redovisas som möjlig yta för skolgård (ca 10 300 kvm) inte kan användas. Det finns verksamheter i västra delen av fastigheten, inklusive föreslagen tillbyggnad, som har entréer mot norr och således behöver yta för angöring och parkering. Kontoret anser att den föreslagna skolgårdsytan enligt samrådsförslaget (ca 6 500 kvm) behöver utökas på bekostnad av parkeringsplatser. En prioritering som kontoret delar med MHN.*

*Dagvattenutredningen uppdateras med nytt förslag på skolgård. Åtgärdsnivå ska följas för de delar av fastigheten som genomgår en större förändring (skolgården, tillbyggnad samt naturmarken som tillförs fastigheten). Kontoret utreder om det finns behov av att reglera hantering av dagvatten i planen för att säkerställa att åtgärdsnivå och MKN efterlevs. Eftersom skolgårdens yta inte ska vara flexibel så ökar möjligheterna att planera för långsiktiga lösningar för dagvattenhantering.*

*Se tidigare svar angående markförening.*

##### Trafikkontoret

*Stadsbyggnadskontoret är överens med trafikkontoret att skolans placering innebär utmaningar med avseende på trafikmiljö. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska genomföras och är en förutsättning för permanent skola på platsen. Se även tidigare svar angående Trafiksäkerhet,*

#### Skönhetsrådet

*Kontoret noterar Skönhetsrådets synpunkter och håller med om att det finns utmaningar med att skapa en bra utemiljö på platsen. I det fortsatta arbetet ska förslaget bearbetas och i bearbetningen ingår att utöka skolgårdens yta. Se tidigare svar angående Barnperspektiv och Skolgård. Kontoret anser att samrådsförslaget, kompletterat med föreslagen bearbetning, tillsammans med de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som ska utföras på Skärholmsvägen, skapar förutsättningar för bra utemiljö.*

#### **Övriga remissinstanser**

##### **Stockholm Vatten AB (SVOA)**

SVOA upplyser om att lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +90 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +70 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall. SVOA antar att befintliga servisanslutningar för vatten, spillvatten och dagvatten till fastigheten kommer att användas.

##### *Dagvattenhantering*

I dagvattenutredningen har man gjort en bedömning att åtgärdsnivån inte gäller då markanvisningsavtalet skrevs innan åtgärdsnivån infördes samt att åtgärdsnivån kan frångås på grund av att det är en mindre ombyggnation. SVOA undrar om denna bedömning prövats i stadens grupp för avsteg från åtgärdsnivån? På stadens dagvattenhemsida står det: "För detaljplaner som bara syftar till en större tillbyggnad bör åtgärdsnivån enbart krävas för den tillkommande ytan eller för ytor där stor förändring av marken görs som är av betydelse för och kan minska markens infiltrationsförmåga. Även andra ytor inom planen kan användas för att ta hand om och fördröja mindre volymer av dagvatten lokalt.". Om en bedömning görs att åtgärdsnivån ska tillämpas för tillbyggnaden så bör föreslaget dagvattensystem justeras så att åtgärdsnivån uppfylls och beräkningarna uppdateras utifrån justeringen.

SVOA anser att det är otydligt om all föreslagen dagvattenhantering ingår i beräkning av planerad situation. Om så inte är fallet bör det justeras så att deras bidrag till reningen av dagvattnet tas hänsyn till i bedömningen av planen. I utredningen saknas till viss del redovisning av flöden. Ett förtydligande kan även göras av hur det föreslagna systemet hydrauliskt hänger samman. Se även för detta det önskade redovisningssättet i checklistan.

#### Stockholm Exergi

Stockholm Exergis fjärrvärmeledningar ligger på Sydöstra sidan av fastigheten. Detta planförslag ser ej ut att påverka våra ledningar. I övrigt inget att erinra.

#### Ellevio

Ellevio önskar uppgifter om bruttoarean för den planerade tillbyggnaden av skolan.

Ellevio har en nätstation med tillhörande elnät intill befintlig byggnads nordöstra sida, vid Storsätragränd 28. Anläggningarna ligger strax utanför plangränsen och måste beaktas. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

#### Svenska kraftnät

Svenska kraftnät avstyrker aktuell detaljplan då ett permanent tillstånd och utökning av skolverksamheten enligt ansökan kan komma att väsentligt försvåra nödvändiga åtgärder på den aktuella ledningen för att säkra framtida kapacitetsförstärkning i Stockholmsregionen.

Svenska kraftnät har en 220 kV-ledning, tillhörande transmissionsnätet för el, i nära anslutning till aktuellt planområde. Ledningen utgör en viktig del av transmissionsnätet och har stor betydelse för elförsörjningen i Stockholmsregionen. Mot bakgrund av den befintliga ledningens väsentliga betydelse för elförsörjningen i regionen och de förstärkningsbehov som Svenska kraftnät ser framöver är det av största vikt att ledningen kan finnas kvar och att det även finns möjlighet att kunna bygga om ledningen. En sådan ombyggnation kan medföra förändringar av magnetfältsutbredningen inom det aktuella planområdet. Enligt Folkhälsomyndigheten åligger det verksamhetsutövaren att vid planering av en skola bedöma om det är en lämplig placering med hänsyn till flera olika faktorer som kan innebära olägenheter för

människors hälsa, varav en faktor är elektromagnetiska fält från kraftledningar. Vid nybyggnation av bostäder, skolor och förskolor i närheten av kraftledningar och transformatorstationer som alstrar elektromagnetiska fält bör nivåerna på de elektromagnetiska fälten hållas så låga som det är rimligt att kräva utifrån miljöbalkens försiktighetsprincip och skälighetsprincip.

Utifrån beräknade värden för befintlig 220 kV-ledning och prognoserna för strömlaster de närmaste åren beräknas magnetfälten understiga 0,4 mikrottesla vid aktuella byggnader. Med hänsyn till framtida förändringar i produktion och konsumtion samt det stora behovet av förstärkningar i Stockholmsregionen bedömer Svenska kraftnät det olämpligt att den idag tillfälliga verksamheten övergår till att bli permanent.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

##### SVOA

*Dagvattenutredningen uppdateras och förtydligas enligt SVOA:s anmärkningar. Åtgärdsnivå ska följas för de delar av fastigheten som genomgår en större förändring (skolgården, tillbyggnad samt naturmarken som tillförs fastigheten).*

##### Ellevio

*Bruttoarea för samrådsförslagets utökade byggrätt uppgår till max cirka 4000 kvm BTA.*

##### Svenska kraftnät (Svk)

*I den mätning som utfördes 2013 var magnetfältet i fastigheten 0,33 - 0,06  $\mu$ T (mikro tessa), beroende på belägenhet i bygganden. Med anledning av ökade strömlaster i ledningsnätet föreslår kontoret att en ny utredning görs för att beräkna framtida magnetfält. Dialog har inletts med Svk för att få underlag för nya beräkningar. Om beräkningar visar att det finns risk för att riktvärden överstigs kan det bli aktuellt att begränsa användningen inom del av byggnaden. Fortsatt dialog kommer att föras kring lämpliga åtgärder inom fastigheten om beräkningen visar på förhöjda värden.*

#### Sakägare enligt fastighetsförteckning

##### IES

En namninsamling på Internationella Engelska skolan med krav på en större skolgård med mer plats och möjlighet till aktiviteter för eleverna inkom. Sammanlagt samlades underteckningar från 90 elever in.

I namninsamlingens motivering står bl a:

*”Alla elever som går i skolan i Sverige har rätt till en skolgård som stimulerar till lek, aktivitet och lärande. Tyvärr är det inte så idag och det är vi på IES Skärholmen ett levande exempel på. På Vår skola går det över 700 elever i årskurserna 4-9. Men det enda vår skolgård består av är en liten klätterställning, en minifotbollsplan, en bänk och ett pingpongbord. Det ska alltså alla våra elever samsas om och använda. Hur man än schemalägger och hur man än lägger upp rastverksamheten är det omöjligt för alla elever att vara på den lilla ytan. Det är inte okej.”*

### **Övriga, ej sakägare**

BUMS (Barns utemiljö i staden)

BUMS anser att det är djupt tragiskt att man ens överväger att permanenta en skola med 700 skolbarn i mellan- och högstadium i ett så omöjligt läge som detta. Omgärdad av två hårt trafikerade leder – E4/E20 och Skärholmsvägen. Höga hastigheter, buller och luftföroreningar. En torftig gård på del av en handels- och lagerfastighet med ett stort antal bilburna besökare och därför omgärdad av parkeringsplatser och inlastningszoner. Om detta genomförs blir det en skam för pilotprojektet Fokus Skärholmen. En framsynt planering innebär att man sätter barnens bästa först och tar fram en bra tomt.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Utgångspunkten i arbetet med planförslaget har varit att:*

- *skapa förutsättningar för en trygg och trafiksäker miljö för skolbarnen på fastigheten samt på vägen till –och från skolan.*
- *Skapa förutsättningar för en stor sammanhängande skolgård med varierat utbud av aktiviteter för såväl yngre som äldre barn.*

*Med regleringar på plankartan säkerställs att riktvärden för buller kan efterlevas, att eventuella markföroreningar saneras, att befintliga träd och naturelement bevaras etc. Kontoret anser att planförslaget med föreslagna revideringar skapar förutsättningar för en permanent skola på fastigheten.*

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Kontoret bedömer att skolverksamhet inom fastigheten är lämplig förutsatt att ett stort antal åtgärder genomförs för att skapa en bra utbildningsmiljö på platsen. Ett genomförande av föreslagen

detaljplan innebär att skolbarnen får en betydligt större, tystare och mer upplevelserik skolgård. Ett genomförande bedöms inte medföra negativ påverkan på befintliga verksamheter inom fastigheten. I ett längre perspektiv ser kontoret att en skola på platsen kan bidra till att främja en mer levande stadsmiljö då Skärholmsvägen omvandlas. Att möjliggöra permanent skolverksamhet på fastigheten innebär också att skolan inte behöver ersättas på annat håll i stadsdelen vilket möjliggör att sådan mark kan användas för andra ändamål, exempelvis bostäder eller park.

Kontoret konstaterar att flertalet remissinstanser har invändningar mot planförslaget och lämpligheten av att permanenta skolverksamhet på platsen.

Intressekonflikter har identifierats mellan förslagen markanvändning och riksintresset E4/E20. Kontoret har inlett en dialog med Trafikverket där förslag på åtgärder och utredningar diskuterats i syfte att säkerställa att riksintresset inte påverkas.

En möjlig konflikt har även identifierats mellan föreslagen verksamhet och säkerställandet av människors hälsa och säkerhet inom planområdet. Med stöd av uppdaterade och nya utredningar ska behovet av nya regleringar ses över i syfte att hantera och minimera risken för olyckor och olägenheter. Regleringar på plankartan säkerställer att riktvärden för buller och markföroreningar hanteras. Regleringar säkerställer även att risker kopplade till transport av farligt gods och risk kopplat till hantering av brandfarlig gas inom planområdet minimeras.

Genom avtal mellan exploateringskontoret och Corem säkerställs att trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförs på bland annat Skärholmsvägen i samband med ett genomförande av planen. Med föreslagen skolgård förhindras fordon att, så som idag, köra runt byggnaden vilket bidrar till en tryggare och mer trafiksäker miljö även inom fastigheten. Sammantaget bedömer kontoret att föreslagna åtgärder och revideringar säkerställer en trygg och säker utbildningsmiljö och en tillräckligt stor friyta för skolverksamhetens behov. Kontoret anser därmed att skolverksamhet är lämplig på fastigheten.

Stadsbyggnadskontoret anser att med ett bearbetat förslag uppnår skolgården en tillräcklig storlek givet dagens skolverksamhet, beaktat att fastigheten redan är bebyggd och med hänsyn tagen till övriga verksamheters behov.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden

godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer samtliga utredningar att uppdateras. Därutöver ska en detaljerad luftkvalitetsutredning, en ny magnetfältsberäkning samt ett PM som redovisar grundläggningsmetod och konstruktion för tillbyggnaden tas fram. Med stöd av utredningarna och inkomna yttranden kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

- Behov av att reglera utbredning av verksamheter med avseende på risk och säkerhet.
- Behov av flera skyddsbestämmelser samt se över m1 bestämmelse.
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på bland annat Skärholmsvägen.
- Lämpligt skydd mot spårområdet som förhindrar att föremål hamnar på spåret och att barn klättrar över bullerplanket till spårområdet.
- Samrådsförslagets förslag på skolgård utökas med cirka 500 kvm. Utökningen sker på bekostnad av intilliggande parkeringsplatser.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Planbestämmelse om bullerskärm tydliggörs med en minsta höjd på skärm.
- En skyddsbestämmelse tillförs som reglerar att skolgård inte får finnas mot E4/E20.
- Om markföreningar påträffas i den utökade undersökningen införs en bestämmelse om startbesked som villkoras mot att sanering av skolgård sker ned till KMA (Känslig markanvändning).
- För de delar av fastigheten som genomgår en större förändring (skolgården, tillbyggnad samt naturmarken som tillförs fastigheten) ska åtgärdsnivån för hantering av dagvatten följas. Det kan det bli aktuellt med regleringar på plankartan som säkerställer att åtgärdsnivån och miljö kvalitetsnormerna för vatten följs.
- Skolgårdens regleras med en bestämd yta och den flexibla bestämmelsen utgår.

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

Pia Ölvebro  
planchef

Maria Borup  
stadsplanerare