

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för Arkivfotot 2 i stadsdelen Högdalen, Dp 2019–05670**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....</b>	<b>3</b>
Allmänt om förslaget och utvecklingen .....	3
Kulturmiljö .....	4
Arkitektur och gestaltning .....	4
Olägenheter för grannar .....	5
Parker och grönområden .....	5
Gator och trafik .....	5
Teknisk försörjning.....	6
Hälsa och säkerhet .....	9
Miljö- och klimataspekter .....	14
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>14</b>
Föreslagna förändringar.....	14

### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny bostadsbebyggelse i flerbostadshus samt lokal i bottenvåningen. Syftet är även att genom bostäder på platsen förstärka Högdalens centrum som tyngdpunkt i Söderort och därigenom skapa förutsättningar för ett tryggare och mer befolkat stadsrum längs spårområdet och Harpsundsvägen. Planerad bebyggelse ska anpassas till omkringliggande befintlig bebyggelse genom gestaltungsprinciper som samspelar med Högdalens historiska uttryck.

Planförslaget sändes ut på samråd 2020-10-06 – 2020-11-17. Under samrådet har 25 yttranden inkommit.

Länsstyrelsen bedömer att kommunen inte tydligt visar att miljökonsekvensnormer för vatten klaras och det går inte att

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

utesluta risk för översvämning på grund av bristfällig hantering av höga vattenflöden vid skyfall. Länsstyrelsen kan inte utesluta att planen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende elektromagnetisk strålning, buller och lukt. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning.

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller dagvattenhantering, buller, urspårningsrisk och avfallshantering. De sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att gestaltningen arbetas om och att trafiksäkerheten på Harpsundsvägen prioriteras. Kulturförvaltningen anser att det föreslagna punkthuset bör utgå med hänvisning till att förslaget inte utformat med hänsyn till stads- och landskapsbilden, samt natur och kulturvärdena på platsen.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: dagvattenhantering, lukt, buller och risk med avseende på urspårning. Kontoret föreslår att bullerbestämmelserna ses över och gestaltningen regleras mer. I övrigt kan uppdaterade utredningar innebära mindre justeringar.

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

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bostadsbebyggelse i flerbostadshus samt lokal i bottenvåningen. På platsen föreslås flerbostadshus i fyra till sex respektive tio våningar med totalt cirka 140 bostäder. Syftet är även att genom bostäder på platsen förstärka Högdalens centrum som tyngdpunkt i Söderort och därigenom skapa förutsättningar för ett tryggare och mer befolkat stadsrum längs spårområdet och Harpsundsvägen.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2020-10-06 – 2020-11-17. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset, på Högdalens bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort

med Enskede, Årsta, Vantör den 10 oktober 2020. Inget samrådsmöte hölls på grund av rekommendationer från Folkhälsomyndigheten.

### **Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden**

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Under samrådet har 25 yttranden inkommit, varav 18 är från remissinstanser och intresseorganisationer och 7 från privatpersoner.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

#### **Allmänt om förslaget och utvecklingen**

Stadsdelsförvaltningen skriver i sitt yttrande att det råder brist på prisrimliga hyresrätter och ser att denna typ av bostäder bör tillskapas i området. Förvaltningen önskar att trygghetsskapande åtgärder i den fysiska planeringen implementeras och kan omfatta överblickbarhet, orienterbarhet och ögon på gatan. Förvaltningen bedömer att en verksamhet i bottenvåning på punkthuset kan få trygghetsskapande effekter. Dessutom kan den publika plats som föreslås inom planområdet bidra till att befolka platsen och således öka tryggheten. En annan trygghetsskapande effekt är att tillskapa balkonger ut mot gatan.

Stadsdelsförvaltningen poängterar vikten av att göra en barnkonsekvensanalys och anser att förslaget bör arbeta fram detta. Förvaltningen bedömer dock inte att den nya detaljplanen får negativ påverkan på barns vistelsemiljöer.

Rådet för funktionshinderfrågor ber kontoret att kontrollera behovet av LSS-bostäder i planen med stadsdelen Enskede Årsta Vantör.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Byggaktören avser att bygga hyresrätter, vilket dock inte regleras i detaljplan. Bebyggelsen föreslås med entréer, fönster och delvis balkonger mot gatan för att befolka gatan och öka den upplevda tryggheten.*

*En barnkonsekvensanalys har tagits fram inför granskning. I jämförelse med dagsläget bedöms detaljplaneförslaget innebära förbättringar ur ett barnperspektiv.*

*Behovet av LSS-bostäder ses över.*

**Kulturmiljö**

Kulturförvaltningen anser att det föreslagna punkthuset bör utgå med hänvisning till 2 kap 6 § plan- och bygglagen (PBL). Punkthuset är enligt nuvarande förslag inte utformat med hänsyn till stads- och landskapsbilden, samt natur och kulturvärdena på platsen. De äldre punkthusen i Högdalen är placerade enligt en tydlig struktur och hierarki, samt orientering i relation till den övriga lägre bebyggelsen. Det föreslagna punkthuset bryter mot denna struktur och riskerar att påverka stadsdelens kulturhistoriska värden, samt Högdalens karaktäristiska siluett. Förslaget till detaljplan behöver därför omarbetas och anpassas till platsen och dess kulturhistoriska värden.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Angående byggnadernas gestaltning, se Arkitektur och gestaltning.*

*Stadsbyggnadskontoret ser den högre byggnaden som ett naturligt avslut på den nytilkomna årsringen mellan tunnelbanespåret och Harpsundsvägen, där aktuell detaljplan blir den sydligaste bebyggelsen. De lägre byggnaderna förhåller sig till gata och spår istället för den äldre bebyggelsens mer fria placering i förhållande till gatan. Här efterliknar placeringen istället den nyligen upprättade bebyggelsen direkt norr om planområdet med en liten förgård och entréer mot gatan. Punkthus finns på många platser i Högdalen och är historiskt orienterade likt de lägre byggnaderna. Punkthuset föreslås kvarstå. Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen är lämplig för föreslagen omfattning på bostäder och att byggnadernas höjd är väl avvägd. Beskrivning av Högdalens högre byggnader utvecklas i planbeskrivning och gestaltningsprogram.*

**Arkitektur och gestaltning**

Skönhetsrådet ställer sig positiva till planförslaget och de föreslagna gestaltungsprinciper som presenterats. I det fortsatta arbetet önskar Skönhetsrådet att planen säkrar byggnadernas gestaltungsuttryck och detaljutformning såsom livskillnader och struktur i putsen. Rådet anser att de föreslagna, låga murarna är ett positivt inslag som nytolkar förgårdsmarkens gräns mot trottoaren och gör ägo gränsen tydligare, men kräver hög nivå i utförandet och att sten förordas framför betong.

Två närboende anser att den föreslagna bebyggelsens uttryck bör förbättras för att skapa ett attraktivt och tryggt område som förbättrar livskvaliteten för alla som vistas i och omkring det föreslagna planområdet. En närboende anser att sadeltak bör finnas på den lägre delen av bebyggelseförslaget.

Hysesgästföreningen undrar i sitt yttrande hur fördelningen ser ut mellan 1-4/5-rumslägenheter ser ut i storlek och antal.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Inga förändringar av gestaltningen föreslås. Bestämmelser ses över och skärps för att reglera fasadernas material och variation i putsen.*

*Projektet består av cirka 140 lägenheter. Det föreslås i blandade storlekar mellan 1-4 rum och kök, med tonvikt på 1:or och 2:or. Detta regleras dock inte i detaljplanen.*

#### Olägenheter för grannar

En närboende anser att de som bor på Harpsundsvägen kommer få sin utsikt förstörd och att bebyggelseförslaget riskerar att balkonger kommer falla i skugga. En närboende undrar hur planförslaget påverkar soltimmarna på kringliggande bebyggelse. Den yttrande tycker därför att planförslaget bör ta hänsyn till detta vid höjdsättning på bebyggelsen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*De bostäder som påverkas av skuggning är de i det närmsta huset direkt nordväst om 10-våningshuset. Dessa lägenheter skuggas under vinterhalvåret under ett par timmar på eftermiddagarna. Kontoret anser att skuggningen är så pass liten att det inte är motiverat att sänka byggnaden och en annan placering bedöms inte lämplig. Ingen förändring av byggnadernas höjd eller läge föreslås.*

#### Parker och grönområden

Hysesgästföreningen undrar om det planeras rekreationsrum eller rekreationslokal för de boende.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Rekreationsrum/lokal planeras inte, men detaljplanen hindrar inte att sådan tillskapas.*

#### Gator och trafik

##### Biltrafik och parkering

Trafikkontoret tycker att det är positivt att det finns en ambition att hålla nere biltrafikalkstringen i ett så pass kollektivtrafiknära läge som detta. För att säkerställa att mobilitetsåtgärderna genomförs samt upprätthålls över tid bör avtal om detta tecknas inom ramen för detaljplanearbetet.

Hysesgästföreningen undrar om det planeras laddstationer för bilar.

### Kollektivtrafik

Stadsdelsförvaltningen är positiv till arbetet med att möjliggöra hållbart resande genom sänkta parkeringstal och mobilitetsåtgärder. Förvaltningen bedömer att närheten till Högdalens centrum och tunnelbanestationen skapar goda förutsättningar för hållbart resande.

### Tillgänglighet

Trafikkontoret hade synpunkter på trafikfunktionen vid avfallshanteringen. Kopplat till möjligheten till stopp för avfallshanteringen så anges felaktigt i planbeskrivningens ekonomiavsnitt (s.32) att ”*Exploatören bekostar nödvändiga åtgärder på Harpsundsvägen, i form av linjedragning i gata för uppställningsplats för miljöbil samt skylt för denna lastzon*”. För att en lastplats ska införas (förutsatt att inga andra åtgärder på gatumark genomförs i projektform i samband med planens genomförande) ska detta ske via en ansökan om lastplats till Trafikkontoret. Om det bedöms finnas behov av lastplats införs den sedan av Trafikkontoret.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Planbeskrivningen justeras angående processen vid införande av lastzon. Ett avtal om mobilitetsåtgärder avses slutas med byggaktören. Byggaktören planerar för möjlighet att ladda elbilar.*

*Gällande trafiksäkerhet, se Hälsa och säkerhet nedan.*

### Teknisk försörjning

#### Dagvatten

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningens text om dagvattenhantering och miljökonsekvensnormer inte tar hänsyn till de båda markmiljöundersökningarna. Länsstyrelsen menar att det varken i dagvattenutredningen eller i planbeskrivningen benämns hur dagvattenflödet ser ut på platsen idag och huruvida de flöden som lämnar planområdet är godtagbara eller ej. Eftersom dagvattenutredningen inte tar hänsyn till de båda miljötekniska undersökningarna saknas resonemang och ställningstaganden kring de miljöfarliga ämnen som uppmäts inom planområdet och vilka riskerna är för att dessa ska följa med dagvattnet.

#### Ei/Tele

Ellevio skriver i sitt yttrande att tillgänglig effekt i befintligt lokalnät är begränsad och vill därför föra en tidig dialog om planerade effektbeställningar till den föreslagna bebyggelsen.

Ellevio har ett ledningsstråk som korsar planområdet som är markerat som u-område i plankarta. Ledningarna måste beaktas vid projektering och markarbeten och kommer behöva avtal. Om markarbeten ska se nära ledningsstråket kommer kablar behöva skyddas och omförläggas. I händelse av att ledningarna hamnar i konflikt med eller för nära byggnad, dräneringszon eller fasta strukturer i kvartersmark, behöver ledningarna flyttas. Ellevio önskar att bli kallade till ledningssamordning.

#### Energiförsörjning

Stockholm Exergi yttrar sig om att befintlig fjärrvärmeledning behöver flyttas, alternativt bottnas.

#### Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att avståndet från entréer till avlämningsplats för restavfallet följer Boverkets byggregler samt att avståndet mellan miljörum och angöringsplats inte överstiger 10 meter.

Stockholm Vatten och Avfall har en prioriteringsordning för insamlingssystem där maskinella system i första hand alltid ska väljas vid nybyggnation. Bolaget rekommenderar att bottentömmande behållare ordnas vid bostädernas entrétorg för rest- samt matavfall, vilket föreslås som ett alternativ i planbeskrivningen. Insamlingssystem behöver dessutom komplettera varandra och det är positivt att det även planeras för ett kompletterande miljörum.

Vid planering av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa utrymmet runt behållarna. Vid lyft krävs ett säkerhetsavstånd på 2 meter från omgivande hinder (t ex fasader, träd, lyktstolpar) då behållaren kan pendla vid tömning. Avståndet mellan hämtfordon och behållare bör inte underskrida 2 meter och inte överstiga 6 meter mellan behållarens respektive kranbilens mittpunkt. Hämtfordonet ska kunna ställas upp jämsides med behållarna vid tömning.

Hyresgästföreningen undrar i sitt yttrande om planförslagets miljörum är fläktstyrda, samt undrar hur hushållsavfall hanteras.

#### Räddningstjänst

Synpunkter från SSBF har inkommit angående *PM brandtekniska förutsättningar*. I framtaget PM anges att räddningstjänsten kan användas som alternativ utrymningsväg, med stegar upp till 11 meter och höjdfordon till 23 meter. I planbeskrivning anges dock enbart att hänsyn tagits till stegutrymning. Byggnaderna verkar kunna uppföras över 11 meter varvid antingen tillgänglighet för

höjdfordon på innegård måste beaktas eller att utrymning sker via Tr2 trapphus i alla byggnader. SSBF efterfrågar större tydlighet angående om förutsättningar för möjlighet för räddningsinsatser har beaktats eller ej.

SSBF anser även att behovet av bjälklag körbart med tunga räddningsfordon bör tydliggöras eller vilken annan lösning för räddningsinsatser som föreslås. Om garaget inte avses vara körbart krävs det att detta markeras genom tydlig skyltning eller hinder.

SSBF vill understryka att behovet av nya brandposter i området bör ses över vid planering av ny bebyggelse. Detta bör ske i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-124.

#### Inomhusklimat

Hyresgästföreningen saknar ett kapitel i planbeskrivningen som berör ventilation och inomhusklimat. Föreningen undrar därför vad det är för ventilationssystem, luftväxling, filter samt värmeåtervinning som ingår i planförslaget.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Dagvattenutredning kompletteras med befintligt flöde och miljöfarliga ämnen.*

*Yttrandet kring fjärrvärmeledningen gäller servisledning till befintlig byggnad.*

*Angående avfall kan olika lösningar rymmas i planförslaget och rekommenderade avstånd hållas.*

*Effektbehovet stäms av med Ellevio.*

*Kontoret har noterat synpunkt från SSBF om förutsättningar för räddningsinsatser och eventuellt körbart bjälklag. Kontoret tydliggör i planbeskrivningen att även lamellhusen har möjlighet att kompletteras med TR2-trapphus om behov uppstår.*

*Stadsbyggnadskontoret har noterat SSBFs information om brandvatten och ska hålla SSBF informerade under kommande planprocessen.*

*Byggaktören planerar att förse bebyggelsen med FTX-ventilation och avfallsrum ventileras, vilket dock inte regleras i detaljplanen. Matavfall avses samlas in separat.*



## Hälsa och säkerhet

### Buller och vibrationer

Tekniska lösningar i form av fem fasadhöga skärmar för att klara 60 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasaden anser Länsstyrelsen inte vara en godtagbar lösning och inte förenligt med Trafikbullerförordningens intentioner. Inför granskningen behöver kommunen se över byggnadernas placering och utformning samt visa förslag på planlösningar som visar hur riktvärdena kan klaras i enlighet med förordningens syfte. Eftersom bullernivåerna är så pass höga behöver kommunen utveckla nuvarande planbestämmelser gällande buller. Att enbart skriva att bostäderna ska utformas så att riktvärdena för trafikbuller ska klaras är inte tillräckligt. Det är kombinationen av olika bestämmelser och den reglering som plankartan ger, som sammantaget ska säkerställa den ljuddämpning som behövs.

Trafikförvaltningens synpunkter rör buller där justeringar behöver ske i både bullerutredning, planbeskrivning och plankarta. Trafikförvaltningen tolkar planhandlingarna som att staden, liksom trafikförvaltningen, bedömer att trafiken på tillfartsspåret till depån är att betrakta som trafikbuller. För undanröjande av osäkerhet och för att säkra den viktiga framtida driften av depån önskar trafikförvaltningen att detta förtydligas i planbeskrivningen. Det kan t.ex. göras genom ett tillägg efter den första meningen i avsnittet Buller, vibrationer och stomljud – ”Trafiken på tillfartsspåret är att betrakta som trafikbuller, då det till sin karaktär mer liknar trafikbuller än industribuller”. Planhandlingarna, dvs. bullerutredning och planbeskrivning, ska kompletteras med beskrivning av risk för skrikkljud. Skrikkljuden kan t.ex. fastställas genom ljudnivåmätning som ger indikation på störningen och de skyddsåtgärder som behöver vidtas i planarbetet. Detta då beräkningar inte hanterar skrikkljud.

Använd trafikdata för prognosåret 2040, ser ut att vara felaktig. Trafikförvaltningen önskar att trafikdata enligt förvaltningens prognos för 2050 används. Denna bifogas. Trafikförvaltningen önskar även att bullerutredningen tydliggör att källstyrkor enligt denna bilaga har använts för spårtrafiken. När det gäller hastigheten för infartsspåret är det oklart för trafikförvaltningen vilken data som använts för att beräkna ljudnivån för 15 km/h, då inmätningsdata inte omfattar denna hastighet. Mot bakgrund av detta föreslår trafikförvaltningen att beräkningshastigheten på detta spår sätts till 30 km/h.

I plankartan anges två krav kopplat till vibrationer, men inget kopplat till stomljud. Trafikförvaltningen förutsätter att det är en felskrivning och att det första kravet är tänkt att avse stomljud. När det gäller stomljud anser inte trafikförvaltningen att det är tillräckligt att stomljudet underskrider luftljudet (vilket anförs i Vibrationsmätning för Kv Arkivfotot 2). Det bör därmed tydliggöras, t.ex. i planbeskrivningen, att plankartans skrivning gäller, både för rum som är utsatta för luftljud och andra rum. Det innebär alltså att det inte är tillräckligt att den A-vägda ljudnivån från stomljud är lägre än luftljudsnivån, utan att den och måste innehålla störningsskyddsbestämmelsens krav.

När det gäller uppställningsplatsen för bussar som finns i anslutning till planområdet, nämns denna i planbeskrivning, vilket är bra. Det är dock oklart om staden anser att detta buller ska bedömas mot riktvärde för industri och annat verksamhetsbuller. Eftersom uppställningsplatsen är viktig för att kunna bedriva busstrafiken med vändpunkt i Högdalen, är det av stor vikt att detta hanteras på ett tydligare sätt. Staden behöver därför ta ställning till om bussuppställningsplatsen ska bedömas utifrån riktvärde för industri- och verksamhetsbuller och i så fall ska detta utgöra en dimensioneringsförutsättning för bostäderna. Om uppställningsplatsen inte betraktas som verksamhetsbuller behöver detta tydligt framgå i planhandlingarna för att säkerställa att framtida klagomål på buller från de uppställda bussarna inte ska riskera att innebära inskränkningar i verksamheten.

En närboende anser att det finns stora bekymmer med befintligt buller och trafik där hastighetsbegränsningar inte efterföljs, och uttrycker en oro över att den nya bebyggelsen kommer bidra med ytterligare trafikbuller.

#### Risk

##### *Farligt gods*

SSBF påpekar att Magelungsvägen inte är formellt klassad som en primär eller sekundär farligt godsled. På grund av närliggande verksamheter transporteras dock farligt gods på Magelungsvägen. SSBF hänvisar till att Länsstyrelsen rekommenderar ett skyddsavstånd om 75 meter från vägkant till bebyggelse för aktuell typ av bebyggelse. Delar av området befinner sig mindre än 75 meter från vägen. SSBF påpekar att länsstyrelsens angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande kan vara vägledande i SBK:s riskbedömning och att Länsstyrelsen även rekommenderar att lokala transporter ska beaktas även om vägen i sig inte utgör farligt gods-led. SSBF anser att Magelungsvägens eventuella påverkan på området måste beaktas,

eller att det redovisas varför transporter av farligt gods på denna sträcka inte behöver beaktas.

#### *Spårbunden trafik och urspårningsrisk*

SSBF påpekar att Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning. Enligt SSBF bör detta även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för tunnelbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

SSBF framför synpunkter angående ett antal antaganden i framtaget risk-PM (PM Risk Urspårning tunnelbanan) för att beräkna den sträcka som ett tåg vid en urspårning kan uppnå. SSBF önskar att dessa antaganden motiveras och bestäms med större noggrannhet. Detta gäller antagen om hastighet, antal tågpassager och banvallens lutning. Då framtaget PM, baserat på undermåligt motiverade antaganden, redovisar risk för att tåg vid urspårning kan komma inom närhet av byggnaden saknas övertygande slutsats om att inga åtgärder behöver vidtas.

#### *Elektromagnetiska fält*

Ellevios nedgrävda kraftledning passerar genom planområdet, men det exakta läget framgår inte av planhandlingarna. Länsstyrelsen menar därför att det inte går att bedöma om det utgör risk för att människors utsätts för ohälsosam elektromagnetiska strålning. Länsstyrelsen kan därför inte avgöra om tillräckliga skyddsåtgärder har vidtagits för att säkerställa att olägenhet inte uppkommer för de boende. Beroende på var ledningen går behöver kommunen visa om skyddsåtgärder är nödvändiga och vilka som i sådana fall ska vidtas.

Rådet för funktionshinderfrågor efterfrågar data på avståndet mellan magnetfält och husen.

#### *Översvämning*

Länsstyrelsen menar att det inte går att utesluta risk för översvämning på grund av bristfällig hantering av höga vattenflöden vid skyfall, såsom höjdsättning på plankartan och dimensionering av nedsänkt grönyta. Länsstyrelsen bedömer att det finns risk att vatten kan samlas vid fasader eller vid vägar som påverkar framkomligheten vid skyfall. För att minimera risken för översvämning behöver kommunen tydligare redovisa avrinningsvägar i planbeskrivningen samt reglera höjdsättning av gator, dimensionering av ansamlingsytor och andra skyddsåtgärder i plankartan.

Stockholm vatten AB skriver i sitt yttrande att dagvattenutredningen saknar bland annat information om höjdsättning och lägstanivåer husgrunder. Då det identifierats i utredningen att det går en flödesväg vid skyfall över planområdet samt att området är instängt är det viktigt att utredningen redovisar vilka nivåer som bör tillämpas inom planområdet för att minska risk för översvämning eller skador vid skyfall.

#### Lukt

Av planhandlingarna framkommer att det ligger en pumpstation 40 meter söder om planområdet som kan orsaka störande lukt. Stockholm Vatten och Avfall rekommenderar mellan 50 och 100 meters skyddsavstånd. Planbeskrivningen anger att 40 meter kan vara tillräckligt. Det är oklart under vilka förutsättningar som 40 meter räcker och vad som händer om förutsättningarna ändras. Pumpstationen ligger sydväst om planområdet och den vanligaste vindriktningen är från sydväst. Det finns därför stor risk för att vinden orsakar besvär för boende på platsen. Det finns risk för bildning av svavelväte i pumpstationer som kan vara både illaluktande och giftig vid högre koncentrationer. Kommunen behöver till granskningsskedet redogöra för hur olägenhet för människors hälsa minimeras, trots att det nu är kortare avstånd än rekommenderat och med särskild hänsyn till den rådande vindriktningen.

#### Trafiksäkerhet

Trafikkontoret ser positivt på att infarten till fastigheten flyttas. I dagsläget delar fastigheten sin infart med den angränsande bussvändplatsen i söder vilket innebär en trafiksäkerhetsrisk.

Två närboende anser att Harpsundsvägen är en farlig väg utan övergångsställen. Hastighetsbegränsningen är 50 km/h men att denna ofta överskrids. Dessutom är det en smal trottoar på den sidan där bebyggelseförslaget placerats. Vid möten och förbipassage är trottoaren så pass smal att det är svårt med möten. Vid passage blir en gångtrafikanter ofta tvungna att gå ut i vägen, vilket innebär en säkerhetsrisk. Vid vintertid är trottoaren helt otillgänglig. Trottoarens utformning skapar svårigheter för befintliga boende att ta sig till sina bostäder. Detaljplanen saknar även föreslaget övergångsställe. Privatpersonernas förslag är därför att skapa trygga mobilitetslösningar och tillskapa gröna inslag längs Harpsundsvägen för nya och befintliga boende i området.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande****Buller**

*Bullerutredningen uppdaterats inför granskning så att stadens tolkning av trafikbullerförordningen kan uppnås.*

*Planbestämmelserna för buller ses över.*

**Risk**

*Med avseende på risk med anledning av närhet till led där farligt gods transporteras bedömer kontoret att ytterligare utredning inte behöver tas fram. Denna risk föreslås istället utvecklas med resonemang i planbeskrivningen. Framtagen riskutredning kompletteras med mer utförligt resonemang kring urspårningsrisk och skyddsavstånd till spårbunden trafik. Kontoret bedömer inte att någon ändring av planförslaget föranleds av uppdateringen.*

*Markförlagd lednings läge har identifierats och tillräckligt avstånd kan hållas för elektromagnetiska fält.*

**Översvämning**

*Dagvattenutredningen kompletteras angående översvämningsrisk och skyfall.*

**Lukt**

*Eventuella störningar från lukt har utretts (Lukt och svavelväteutredning, 2021-02-02). Planbeskrivningen kompletteras med utredningens slutsatser. Störningar bedöms inte föreligga.*

**Trafiksäkerhet**

*I samråd med exploateringskontoret och trafikkontoret har något behov av trafiksäkerhetshöjande åtgärder till följd av denna exploatering inte identifierats. Inom staden pågår arbete med hastighetsplan, som föreslår sänkt hastigheter till 40 km/h på Harpsundsvägen. I samband med ett genomförande av hastighetsplanen kan eventuellt hastighetsdämpande åtgärder göras. Hastigheter över den skyltade har inte uppmätts i någon större omfattning förbi planområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att trafiksäkerheten kan hanteras inom ramen för hastighetsplanen och ingen förändring av planförslaget föreslås.*

*Utformningen av den nya utfarten som skapas till Harpsundsvägen studeras vidare för att säkerställa trafiksäkerheten runt den. Trafikkontoret påpekar utöver sitt yttrande att den bör utformas med genomgående gångbana och gatuparkeringen behöver sannolikt minskas för god sikt. Lastzon för sophämtning behöver inrättas.*

*Inga förändringar föreslås på allmän gata.*

### **Miljö- och klimataspekter**

#### **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Länsstyrelsen bedömer att kommunen inte tydligt visar att miljökonsekvensnormer för vatten klaras i samband med genomfört planförslag genom att inte redovisa befintliga dagvattenflöden i förhållande till recipienten. Länsstyrelsen skriver i sitt yttrande att för att medverka till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas även i förhållande till befintlig situation behöver åtgärdsnivåer i många fall skärpas med kraftigt minskade flöden och bättre rening. Kommunen behöver därför visa hur stora flödena är idag i relation till vad recipienten tål och vilka volymer vatten som ska fördröjas.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Dagvattenutredningen kompletteras.*

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på en komplettering av bostäder och verksamhetslokal på den aktuella platsen. Förslaget är i linje med översiktsplanens mål att stärka Högdalens centrum med mer service och fler boende. Förslaget bidrar även till att öka tryggheten längs Harpsundsvägen.

De motstående intressen som identifieras vid samrådet gäller anpassning till kulturmiljö och gestaltning. Kulturförvaltningen bedömer att punkthuset enligt nuvarande förslag bryter mot den tydlig struktur och hierarki samt orientering i relation till den övriga lägre bebyggelsen, vilket riskerar att påverka stadsdelens kulturhistoriska värden, samt Högdalens karaktäristiska siluett. Stadsbyggnadskontoret ser den högre byggnaden som ett naturligt avslut på den nytillkomna årsringen mellan tunnelbanespåret och Harpsundsvägen, där aktuell detaljplan blir den sydligaste bebyggelsen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen är lämplig för föreslagen omfattning på bostäder och att byggnadernas höjd är väl avvägd.

Några närboende har ansett gestaltningen tråkig. Skönhetsrådet var positivt, men önskar ökad reglering av gestaltningen. Inga förändringar av gestaltningen föreslås, men bestämmelserna ses över och skärps så att gestaltningsprogrammets intentioner läses.

### **Föreslagna förändringar**

Utifrån samrådet föreslår kontoret följande utgångspunkter för granskningsförslaget.

Inkomna synpunkter har föranlett att utredningar uppdateras eller upprättats:

- En barnkonsekvensanalys har tagits fram efter samrådet. I jämförelse med dagsläget bedöms detaljplaneförslaget innebära förbättringar ur ett barnperspektiv.
- Gestaltungsprogrammet har kompletterats angående strukturen i närområdet och beskrivning av befintliga högre byggnader. Planbeskrivningen kompletteras.
- Eventuella störningar från lukt har utretts efter samrådet (Lukt och svavelväteutredning, 2021-02-02). Planbeskrivningen kompletteras med utredningens slutsatser. Störningar bedöms inte föreligga.
- Dagvattenutredning kompletteras med befintligt flöde och miljöfarliga ämnen samt översvämningsrisk och skyfall.
- Bullerutredningen uppdateras.
- Riskutredningen kompletteras med mer utförligt resonemang kring urspårningsrisk och skyddsavstånd till spårbunden trafik.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare utöver ovan nämnda utredningar:

- Gestaltungsbestämmelserna ses över och skärps.
- Planbestämmelserna för buller ses över.
- Planbeskrivningen uppdateras angående lastzon, avtal om mobilitetsåtgärder, TR2-trapphus, buller.
- Effektbehovet stäms av med Ellevio.
- Behovet av LSS-bostäder.
- Eventuella justeringar till följd av uppdaterade utredningar.

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

### **Inkomna synpunkter**

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2019-05670. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

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

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer att kommunen inte tydligt visar att miljökonsekvensnormer för vatten klaras i samband med genomfört planförslag genom att inte redovisa befintliga dagvattenflöden i

förhållande till recipienten. Det går inte att utesluta risk för översvämning på grund av bristfällig hantering av höga vattenflöden vid skyfall, såsom höjdsättning på plankartan och dimensionering av nedsänkt grönyta. Länsstyrelsen kan inte utesluta att planen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende elektromagnetisk strålning, buller och lukt. 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.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten samt dagvattenhantering*

Planbeskrivningens text om dagvattenhantering och miljökonsekvensnormer för vatten bygger helt på dagvattenutredningen (Bjerking 2019.12.05). Dagvattenutredningen tar hänsyn till den geotekniska undersökningen (Markteknisk undersökningsrapport (ÅF rev. 2019.10.15), men inte till de båda markmiljöundersökningarna (Envytech 2019.11.18 rev. 2020.06.18 och Golder 2020.05.27).

Det står varken i dagvattenutredningen eller i planbeskrivningen hur dagvattenflödet ser ut på platsen idag och huruvida de flöden som lämnar planområdet är godtagbara eller ej. Eftersom dagvattenutredningen inte tar hänsyn till de båda miljötekniska undersökningarna saknas resonemang och ställningstaganden kring de miljöfarliga ämnen som uppmäts inom planområdet och vilka riskerna är för att dessa ska följa med dagvattnet.

För att medverka till att miljö kvalitetsnormerna för vatten kan följas även i förhållande till befintlig situation behöver åtgärdsnivåer i många fall skärpas med kraftigt minskade flöden och bättre rening. Kommunen behöver därför visa hur stora flödena är idag i relation till vad recipienten tål och vilka volymer vatten som ska fördröjas.

#### *Hälsa och säkerhet – översvämning*

Utifrån det underlag vi har att ta ställning till har vi fått följande bild av situationen. Planområdet ligger i en sänka mellan Harpsundsvägen och banvallen för tunnelbanan. En flödesväg går genom planområdet från Harpsundsvägen till en lågpunkt som ligger över en cykelväg, nordväst om och delvis utanför planområdet. Vid 100-årsregn kan vattensamlingen i lågpunkten bli upp till 1 meter djup. Av planbeskrivningen och dagvattenutredningen (Bjerking 2019.12.05) framgår att lågpunkten ska bevaras och fungera som nedsänkt grönyta för ansamling och fördröjning av skyfallsvatten. Fortsatt belastning av dagvatten från vägen ska avhjälpas med kantsten eller förhöjning. Illustrationer i planbeskrivningen visar att planområdet efter genomförandet ligger



i höjd med Harpsundsvägen. Nya flödesvägar för dagvatten framgår av förslag i dagvattenutredningen, som också visar att infiltrationsmöjligheterna är begränsade på grund av lera och berg.

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk att vatten kan samlas vid fasader eller vid vägar som påverkar framkomligheten vid skyfall. För att minimera risken för översvämning behöver kommunen tydligare redovisa avrinningsvägar i planbeskrivningen samt reglera höjdsättning av gator, dimensionering av ansamlingsytor och andra skyddsåtgärder i plankartan.

#### *Hälsa och säkerhet – elektromagnetiska fält*

Ellevios nedgrävda kraftledning passerar genom planområdet, men det exakta läget framgår inte av planhandlingarna. I planbeskrivningen står att årsmedelvärdet för magnetfältet ovanför ledningens centrum är 1,4  $\mu$ T. Miljöförvaltningens riktvärde på 0,4  $\mu$ T innehålls vid ett avstånd på 1,1 meter från ledningen.

Eftersom det är oklart var exakt ledningen ligger, så går det inte att bedöma om den någonstans utgör risk för att människors utsätts för ohälsosam elektromagnetiska strålning. Länsstyrelsen kan därför inte avgöra om tillräckliga skyddsåtgärder har vidtagits för att säkerställa att olägenhet inte uppkommer för de boende. Beroende på var ledningen går behöver kommunen visa om skyddsåtgärder är nödvändiga och vilka som i sådana fall ska vidtas.

#### *Hälsa och säkerhet – buller*

Planområdet utsätts för höga bullernivåer, framför allt från Harpsundsvägen, men också från depåspåret. I bullerutredningen (Acoustic Consultning and Design 2019.12.03 reviderad 2020.08.26) står att den ekvivalenta ljudnivån mot Harpsundsvägen blir t 64 dBA och med en maximal ljudnivå på 79 dBA.

Enligt Trafikbullerförordningen bör, i det fall ljudnivån överskrider 60 dBA vid fasad, minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad inte överskrider och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider vid fasad mellan kl. 22:00 och 06:00. För små lägenheter under 35 kvadratmeter gäller att buller inte bör överskrida 65 dBA vid bostadsbyggnadens fasad. I det fall en uteplats ska anordnas ska ljudnivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå.

En del av förordningens syfte är att tillskapa goda ljudnivåer utomhus med robusta lösningar. Det görs exempelvis med bullerdämpande plank direkt vid bullerkällan eller genom placering och utformning av bebyggelsen och väl gestaltade planlösningar.

Att genom täta skärmar och räcken åstadkomma varaktig bullerskugga är svårt i ett sammanhang med flera bullerkällor. Tekniska lösningar i form av fem fasadhöga skärmar för att klara 60 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fasaden anser Länsstyrelsen inte vara en godtagbar lösning och inte förenligt med Trafikbullerförordningens intentioner. Inför granskningen behöver kommunen se över byggnadernas placering och utformning samt visa förslag på planlösningar som visar hur riktvärdena kan klaras i enlighet med förordningens syfte.

Eftersom bullernivåerna är så pass höga behöver kommunen utveckla nuvarande planbestämmelser gällande buller. Att enbart skriva att bostäderna ska utformas så att riktvärdena för trafikbuller ska klaras är inte tillräckligt. Det är kombinationen av olika bestämmelser och den reglering som plankartan ger, som sammantaget ska säkerställa den ljuddämpning som behövs.

#### *Hälsa och säkerhet – lukt*

Av planhandlingarna framkommer att det ligger en pumpstation 40 meter söder om planområdet som kan orsaka störande lukt. Stockholm Vatten och Avfall rekommenderar mellan 50 och 100 meters skyddsavstånd men har, enligt vad kommunen skriver i planbeskrivningen, uppgett att 40 meter kan vara tillräckligt. Men det är oklart under vilka förutsättningar som 40 meter räcker och vad som händer om förutsättningarna ändras. Pumpstationen ligger sydväst om planområdet och den vanligaste vindriktningen är från sydväst. Det finns därför stor risk för att vinden orsakar besvär för boende på platsen.

Det finns risk för bildning av svavelväte i pumpstationer som kan vara både illaluktande och giftig vid högre koncentrationer. De hälsoproblem som bland annat kan bli en följd av exponering är huvudvärk, irritation, minnesförlust och aptitlöshet et. Därför behöver kommunen till granskningsskedet redogöra för hur man kommer minimera olägenhet för människors hälsa, trots att det nu är kortare avstånd än rekommenderat och med särskild hänsyn till den rådande vindriktningen.

#### **Storstockholms lokaltrafik (SL)**

Övergripande rör trafikförvaltningens synpunkter buller där justeringar behöver ske i både bullerutredning, planbeskrivning och plankarta. Trafikförvaltningen har följande synpunkter kopplat till detta.

Trafikförvaltningen tolkar planhandlingarna som att staden, liksom trafikförvaltningen, bedömer att trafiken på tillfartsspåret till depån

är att betrakta som trafikbuller. För undanröjande av osäkerhet och för att säkra den viktiga framtida driften av depån önskar trafikförvaltningen att detta förtydligas i planbeskrivningen. Det kan t.ex. göras genom ett tillägg efter den första meningen i avsnittet Buller, vibrationer och stomljud – ”Trafiken på tillfartsspåret är att betrakta som trafikbuller, då det till sin karaktär mer liknar trafikbuller än industribuller”.

Planhandlingarna, dvs. bullerutredning och planbeskrivning, ska kompletteras med beskrivning av risk för skrikkljud. Skrikkljuden kan t.ex. fastställas genom ljudnivåmätning som ger indikation på störningen och de skyddsåtgärder som behöver vidtas i planarbetet. Detta då beräkningar inte hanterar skrikkljud.

Använd trafikdata för prognosåret 2040, ser ut att vara felaktig. Trafikförvaltningen önskar att trafikdata enligt förvaltningens prognos för 2050 används. Denna bifogas. Trafikförvaltningen önskar även att bullerutredningen tydliggör att källstyrkor enligt denna bilaga har använts för spårtrafiken. När det gäller hastigheten för infartsspåret är det oklart för trafikförvaltningen vilken data som använts för att beräkna ljudnivån för 15 km/h, då inmätningssdata inte omfattar denna hastighet. Mot bakgrund av detta föreslår trafikförvaltningen att beräkningshastigheten på detta spår sätts till 30 km/h.

I plankartan anges två krav kopplat till vibrationer, men inget kopplat till stomljud. Trafikförvaltningen förutsätter att det är en felskrivning och att det första kravet är tänkt att avse stomljud.

När det gäller stomljud anser inte trafikförvaltningen att det är tillräckligt att stomljudet underskrider luftljudet (vilket anförs i Vibrationsmätning för Kv Arkivfotot 2). Det bör därmed tydliggöras, t.ex. i planbeskrivningen, att plankartans skrivning gäller, både för rum som är utsatta för luftljud och andra rum. Det innebär alltså att det inte är tillräckligt att den A-vägd ljudnivån från stomljud är lägre än luftljudsnivån, utan att den och måste innehålla störningsskyddsbestämmelsens krav.

När det gäller uppställningsplatsen för bussar som finns i anslutning till planområdet, nämns denna i planbeskrivning, vilket är bra. Det är dock oklart om staden anser att detta buller ska bedömas mot riktvärde för industri och annat verksamhetsbuller. Eftersom uppställningsplatsen är viktig för att kunna bedriva busstrafiken med vändpunkt i Högdalen, är det av stor vikt att detta hanteras på ett tydligare sätt. Staden behöver därför ta ställning till om bussuppställningsplatsen ska bedömas utifrån riktvärde för industri-

och verksamhetsbuller och i så fall ska detta utgöra en dimensioneringsförutsättning för bostäderna. Om uppställningsplatsen inte betraktas som verksamhetsbuller behöver detta tydligt framgå i planhandlingarna för att säkerställa att framtida klagomål på buller från de uppställda bussarna inte ska riskera att innebära inskränkningar i verksamheten.

#### Storstockholms Brandförsvär

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2019-05-10). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällorna tunnelbanan samt farligt gods transporter på Magelungsvägen.

Magelungsvägen räknas formellt inte som en primär eller sekundär farligt gods-led. På grund av närliggande verksamheter förväntas dock en stor del farligt gods på Magelungsvägen. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar Länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 75 meter från väggkant till farligt gods-led<sup>2</sup>. Delar av området befinner sig inom 75 meter från vägen. Länsstyrelsen angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande kan vara vägledande i SBK:s riskbedömning.

Länsstyrelsen rekommenderar även att lokala transporter ska beaktas även om vägen i sig inte utgör farligt gods-led. SSBF anser att det bör utredas vilka typer av farligt gods som sker på Magelungsvägen samt hur dessa kan påverka området.

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning. Enligt SSBF bör detta även appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för tunnelbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

I PM Risk Urspårning tunnelbanan används ett antal antaganden för att beräkna den sträcka som ett tåg vid en urspårning kan uppnå. På grund av det korta avståndet på 18 meter, plus att byggnaden ligger nedanför spåret anser SSBF att de antaganden som görs för att beräkna urspårningsträcka ska undersökas och bestämmas med högre noggrannhet än utfört i PM:et. Dels antas en lägre hastighet med avseende på avstånd till depån. Depån är inte placerad direkt efter kurvan varvid antagandet om att tåg redan saktat ner när det passerat området bör styrkas för att kunna användas, samt att den faktiska hastigheten bör kunna tas fram. Antal tågpassager på sträckan är även den ett antagande som saknar referens.

Vidare anser SSBF att det saknas resonemang för vilken lutningen som används i bedömningen samt hur denna lutning påverkar ett tåg som lämnat banvallen. Det vill säga, lutningen bör förtydligas samt hur denna påverkar ett tåg avseende rullning eller ej och vad detta innebär för längden för ett urspårat tåg.

I PM:et redovisas att det finns risk för urspårning samt att tåget vid en urspårning kommer inom närhet av byggnaden, att analysen utförs med ett antal antaganden som saknar stöd ger inte en övertygande slutsats om att inga åtgärder behövs.

SSBF anser att Magelungsvägens eventuella påverkan på området måste beaktas, eller att det redovisas varför transporter av farligt gods på denna sträcka inte behöver beaktas.

SSBF anser vidare att PM risk urspårning tunnelbana bör uppdateras med förtydligande avseende kommentarer på detta PM ovan.

I PM brandtekniska förutsättningar anges att räddningstjänsten kan användas som alternativ utrymningsväg, men stegar upp till 11 meter och höjdfordon till 23 meter. I planbeskrivning anges dock enbart att hänsyn tagits till stegutrymning. Byggnaderna verkar kunna uppföras över 11 meter varvid antingen tillgänglighet för höjdfordon på innegård måste beaktas eller att utrymning sker via Tr2 trapphus i alla byggnader.

I PM brandtekniska förutsättningar specificeras även ett antal förutsättningar för möjlighet för räddningsinsats. SSBF kan dock inte utläsa om dessa har beaktats för aktuellt planförslag eller ej.

Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garagetaket avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området inte täcker in hela nybyggnationen. 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 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-124.

#### Trafikverket

Detaljplanen berör inte direkt någon trafikinфраstruktur som Trafikverket är huvudman för. Eventuell påverkan bedöms som marginell. Trafikverket Region Stockholm har därför inga synpunkter på detaljplanen.

#### Luffartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

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

#### Stadsdelsnämnden

Förvaltningen ställer sig positiv till att nya bostäder byggs i Högdalen. Förvaltningen är positiv till arbetet med att möjliggöra hållbart resande genom sänkta parkeringstal och mobilitetsåtgärder. Förvaltningen bedömer att närheten till Högdalens centrum och tunnelbanestationen skapar goda förutsättningar för hållbart resande. Förvaltningen vill poängtera att det råden brist på prisrimliga hyresrätter och ser gärna att denna typ av bostäder tillskapas.

Förvaltningen är också positiv till alla åtgärder som kan öka den sociala hållbarheten i Högdalen. Förvaltningen ser därför gärna att trygghetsskapande åtgärder i den fysiska planeringen implementeras. Förvaltningen ser fördelar med att tillskapa förgårdsmark mellan Harpsundsvägen och den nya bostadsbebyggelsen men vill samtidigt poängtera vikten av ögon på gatan som kan skapas genom ett samspel mellan gata och bostadsbebyggelse. Det samma gäller med balkonger ut mot gatan.

Förvaltningen bedömer att detaljplanen tar hänsyn till rådande tillgänglighetspraxis. Förvaltningen vill poängtera att en viktig del av jämställdhetsarbetet inom fysisk planering är att tillhandahålla trygga offentliga miljöer. Förutsättningarna för detta sätts i detaljplanearbetet och kan omfatta överblickbarhet, orienterbarhet och ögon på gatan. Förvaltningen bedömer att en verksamhet i bottenvåning på punkthuset kan få trygghetsskapande effekter. Dessutom kan den publika plats som föreslås inom planområdet bidra till att befolka platsen och på så sätt skapa fler ögon på gatan.

Förvaltningen vill poängtera vikten av att göra barnkonsekvensanalys för alla exploateringsprojekt. Förvaltningen bedömer inte att den nya detaljplanen får negativ påverkan på barns vistelsemiljöer. Däremot anser förvaltningen att den föreslagna bebyggelsen och tillhörande ytor bör genomgå en konsekvensanalys ur ett barnperspektiv. Förvaltningen bedömer att det på detta går att skapa viktig kunskap hur planen kan bidra till att skapa trygga och attraktiva vistelsemiljöer för barn.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inget att erinra mot förslaget utan tillstyrker det.

#### Trafikkontoret

Kontoret ser positivt på att infarten till fastigheten flyttas. I dagsläget delar fastigheten sin infart med den angränsande bussvärdplatsen i söder vilket innebär en trafiksäkerhetsrisk.

För att minska behovet av bilparkeringsplatser och möjliggöra ett parkeringstal om 0,39 bilplatser per lägenhet har byggaktören aviserat önskan om att arbeta med mobilitetsåtgärder. Trafikkontoret tycker att det är positivt att det finns en ambition att hålla nere biltrafikalkstringen i ett så pass kollektivtrafikhärläge som detta. För att säkerställa att mobilitetsåtgärderna genomförs bör avtal om detta tecknas inom ramen för detaljplanarbetet.

Gällande avfallshantering utgår kontoret ifrån att alternativen förutsätter möjligt kantstensstopp längs Harpsundsvägen. Kopplat till möjligheten till stopp så anges felaktigt i planbeskrivningens ekonomiavsnitt (s.32) att "Exploatören bekostar nödvändiga åtgärder på Harpsundsvägen, i form av linjedragning i gata för uppställningsplats för miljöbil samt skylt för denna lastzon". För att en lastplats ska införas ska detta ske via en ansökan om lastplats till Trafikkontoret.

#### Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten anser att bebyggelse på max fem våningar kan tillstyrkas på platsen, men att punkthuset bör utgå med hänvisningen till 2 kap 6 § plan- och bygglagen (PBL). Stadsmuseet har tidigare bedömt det som möjligt att bebygga platsen med fyra-fem våningshus. Punkthuset är enligt nuvarande förslag inte utformat med hänsyn till stads- och landskapsbilden, samt natur-och kulturvärdena på platsen. De äldre punkthusen i Högdalen är placerade enligt en tydlig struktur och hierarki, samt orientering i relation till den övriga lägre bebyggelsen. Det föreslagna

punkthuset bryter mot denna struktur och riskerar att påverka stadsdelens kulturhistoriska värden, samt Högdalens karaktäristiska siluett. Förslaget till detaljplan behöver därför omarbetas och anpassas till platsen och dess kulturhistoriska värden.

#### Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslaget med erinran om att byggnadernas gestaltningsmässiga uttryck och detaljutformning måste stärkas i det fortsatta planarbetet. Livsskillnader i putsen, puts med olika struktur som framhäver skillnaden mellan fasadens två olika indelningar samt fasadkulörer är exempel på detta. De låga murarna kräver också hög nivå i utförandet och att kvalitativ sten används snarare än rå betong.

#### Rådet för funktionshinderfrågor

Rådet ber kontoret att kontrollera behovet av LSS-bostäder i planen med stadsdelen Enskede Årsta Vantör. Rådet efterfrågar data på avståndet mellan magnetfält och husen.

#### Övriga remissinstanser

##### Stockholm Vatten och avfall AB

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att avståndet från entréer till avlämningsplats för restavfallet följer Boverkets byggregler samt att avståndet mellan miljörum och angoringsplats inte överstiger 10 meter.

Fastigheten kan använda befintliga spill-, dag-, och vattenanslutningar. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +85 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivå +65 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Stockholm Vatten och Avfalls har befintliga VA-ledningar i planområdets östra och södra del. Det är bra att u-område för dessa ledningar är angivet i såväl detaljplanens plankarta och planbeskrivning.

Utifrån stadens checklista för dagvattenutredningar saknar utredningen bland annat information om höjdsättning och lägstanivåer husgrunder. Då det identifierats i utredningen att det går en flödesväg vid skyfall över planområdet samt att området är instängt är det viktigt att utredningen redovisar vilka nivåer som bör



tillämpas inom planområdet för att minska risk för översvämning eller skador vid skyfall. Vidare utredning och provtagning av grundvatten bör genomföras.

Stockholm Exergi

Befintlig fjärrvärmeledning behöver flyttas/bottnas.

TeliaSonera Skanova Access AB

Ingen erinran.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Ellevio AB

Ellevio har ett 11 kV ledningsstråk som korsar planområdet från sydöst under skydd av u-område i plankarta. Ledningarna måste beaktas vid projektering och markarbeten och kommer att behöva avtal. Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen undrar hur storleksfördelningen mellan lägenheter ser ut samt vilket ventilationssystem som ingår i planerad bebyggelse. Har miljörummen till och från luft? Hur hanteras hushållsmatavfall? Planeras det för några uttag för elbilar och planeras det för rekreationsrum/lokal för de boende?

Swedavia

Planförslaget innebär ingen inverkan på flygplatsens verksamhet. Därmed har flygplatsen inte något att erinra i ärendet.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

Boende 1

Boende samtycker till val av plats, område och interiör. Men anser att exteriören, utseendet för allmänheten, ser ut som taget ur miljonprogrammet eller valfritt annat tråkigt/otryggt område. Varken färger eller former framhävs, inga detaljer som livar upp eller något att vila ögonen för varken högdalenbor eller någon annan för den delen. Låt inte detta bara bli ännu en oansenlig betonglåda i "orten", förbättringar av utseendet i Sveriges byggrummet är avgörande för att skapa attraktiva och trygga

områden, och förbättrar på så sätt livskvalitén för alla som vistas i och omkring dessa nya byggnader.

#### Boende 2

Boende anser att förslaget är alltför lådigt och deppigt. Med små medel kan det piffas upp, sadeltak på lägre delen föreslås.

#### Boende 3

Det är idag problem med buller och trafik som inte håller hastighetsbegränsningar. Boende på Harpsundsvägen kommer att utsikt förstörd men värst är om skuggan från bebyggelsen påverkar våra balkonger. Hänsyn måste tas till höjden på husen.

#### Boende 4

Boende önskar i samband med byggnation att staden passar på att:

- Bredda trottoaren
- Sänk hastighetsbegränsningen
- Måla fler övergångsställen, så man på ett säkert sätt kan korsa vägen.

#### Boende 5

Välkomnar planförslaget och ser positivt på ett tillskott av bostäder och lokaler i närområdet. Det kommer bidra till ökad trygghet och trivsel och tillföra kvaliteter längs Harpsundsvägen. Boende är dock besvikna över att Harpsundsvägen inte har hanterats i detaljplanen.

Den västra trottoaren är smal, mycket smalare än idag gällande standard. När man som gående rör sig på trottoaren med till exempel barnvagn, blir det trångt vid möten med förbipasserande. Vid möten får ofta den ena kliva ut i gatan. Bildörrar som öppnas ut över gångbanan innebär också ett problem. Konflikterna längs med gångbanan riskerar bli fler vid en exploatering enligt förslaget till detaljplan.

Ni beskriver att byggherren ska arbeta med mobilitetslösningar. Det låter bra men för att påverka hållbart resande måste väl staden svara upp med trygga gång- och cykelvägar och säkra övergångar över gatan? Investerar staden i våra gator så ger det positiva effekter på många sätt, trygghet, social hållbarhet, underlättar barns rörlighet etc.

Det vi vill är att staden införlivar Harpsundsvägen i planarbetet och att gatan görs om med smalare körbanor och en funktionsenlig gång- och cykelbana samt trygga, övergångsställen. Gatuträd skulle också vara ett trevligt inslag. En ombyggnad av Harpsundsvägen är

en förutsättning för planens genomförande och borde beskrivas i planhandlingarna och verkställas så snart det är möjligt.

#### Boende 6

Nu är det verkligen dags att uppdatera Harpsundsvägen! Här finns 3 förbättringspotential: sänka hastigheten, bygga övergångsställen och bredare trottoar.

#### Boende 7

Hur kommer detta projekt påverka soltimmarna på kringliggande adresser, t.ex Harpsundsvägen 107 och dess balkonger?

Karin Stenqvist  
planchef

Per Jacobsson  
stadsplanerare