

Samrådsredogörelse

Detaljplan för fastigheten Pytsen 1 m.fl.

Nybohovsskolan i stadsdelen Liljeholmen, S-Dp

2017-07068

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	4
Statliga och regionala myndigheter och förbund	4
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	14
Övriga remissinstanser	30
Sakägare enligt fastighetsförteckning	33
Övriga	38
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	51
Föreslagna förändringar	52

Sammanfattning

Planförslaget innebär att Nybohovsskolan i Liljeholmen kan utökas med en ny större skolbyggnad. En ny idrottshall kan byggas och befintlig förskola kan ersättas med en större förskola. Därtill syftar detaljplanen till att säkerställa en väl gestaltad bebyggelse.

Planområdet omfattar fastigheterna Pytsen 1 och 2 samt del av Liljeholmen 1:1 och Hinken 5. Planförslaget säkrar även befintlig skolbyggnads arkitektoniska värden och delar av det eksamband som finns utmed Nybohovsbackens sluttningsgräns norr om skolan.

Planförslaget sändes ut på samråd 2021-05-25 – 2021-07-05. Under samrådet har totalt 29 yttranden inkommit. 14 av dessa är från myndigheter eller övriga remissinstanser. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt

Stadsbyggnadskontoret

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

vad gäller buller, skolgårdens friyta, markföroreningar samt påverkan på parkområdet och möjlighet till grönkompensation.

Länsstyrelsen anser att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör dagvatten, buller, förorenad mark samt risk för olycka med farligt gods. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör utredas om taken kan nyttjas för solenergi samt att ekologiska förstärkningsåtgärder bör vidtas. Kulturförvaltningen bedömer att förslaget har negativ påverkan på kulturhistoriska värden och på landskapsbilden och anser att bebyggelsen bör sänkas samt att förslaget att riva befintlig förskola avstyrks. Utbildningsförvaltningen anser att man i det fortsatta arbetet bör se över möjligheten att utöka tillgänglig friyta, att riktlinjer gällande säkra skolvägar ska följas och att negativa hälsoaspekter för barn lyfts i en barnkonsekvensanalys med syfte att se hur konsekvenserna kan mildras.

15 av yttrandena har inkommit från bostadsrättsföreningar, närboende och övriga vilka främst framfört synpunkter gällande trafik och parkeringsfrågor samt påverkan på befintliga rekreationsytor och stråk.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

- bullerutredning uppdateras
- bullernivå på förskolegården
- rening och fördröjning av dagvatten, miljökvalitetsnormer för vatten
- planbestämmelse för reglering av högsta tillåtna stomljud
- en utökad miljöteknisk markundersökning genomförs med fler provpunkter.
- luftkvalitet
- transport av farligt gods, riskutredningen uppdateras
- vibrationsutredning uppdateras.
- kommande fastighetsreglering och infartslösning
- framkomligheten vid brand, brandpostnät
- förslag för utveckling av resterande park öster om skolan, ytterligare grönkompensation.
- trappan väster om planområdet, ramplösning.
- angöring och parkering
- dragning och anslutning av VA-ledningar

Kontoret föreslår att gestaltningen av byggnaderna justeras något till exempel genom möjlighet för solceller samt gröna tak på

komplementbyggnader. Planbeskrivningen kompletteras kring gestaltningselement som socklar och avfasade gavlar. Inget stort omtag kring gestaltningen bedöms behövas. Byggnadernas volymer föreslås kvarstå.

Att skapa mer friyta för skol- och förskolegård är en svårighet. I samrådsförslaget har ytorna studerats för att skapa så mycket friyta som möjligt. Kontoret ser över möjligheten att tillskapa ytterligare friyta.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplaneförslaget möjliggör utbyggnad av Nybohovsskolan med en ny skolbyggnad och en ny idrottshall. Befintlig skolbyggnad bevaras. Dessutom möjliggör planförslaget att en större förskola kan uppföras som ersätter nuvarande förskola.

Därutöver syftar detaljplanen till att säkerställa en väl gestaltad bebyggelse. Planförslaget säkerställer även befintlig skolbyggnads arkitektoniska värden och delar av det eksamband som finns utmed Nybohovsbackens sluttning norr om skolan.

Planförslaget omfattar fastigheterna Pytsen 1 och Pytsen 2 samt del av Liljeholmen 1:1 och Hinken 5.

I stället för dagens cirka 170 elever i årskurs F -6 planeras en utökning för att inrymma cirka 900 elever i årskurs F-9.

Tillbyggnadsförslaget utgörs av en ny skolbyggnad mot Essingeleden som avskärmar skolgården och därmed bidrar till att reducera buller på skolgården. Befintlig förskola ersätts med en ny förskolebyggnad i två våningsplan och plats för 8 avdelningar. Dessutom planeras det för en ny idrottshall som placeras på den södra av de befintliga fotbollsplanerna. Idrottshallen planläggs som besöksanläggning.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2021-05-25 – 2021-07-05. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades på Stadsbyggnadskontoret, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4

samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd publicerades i DN och SvD onsdag 26 maj 2021 samt i lokaltidningen Mitt i lördag 29 maj 2021. Inget samrådsmöte hölls till följd av rådande pandemi.

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

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör miljö kvalitetsnormer för vatten, hälsorisker kring buller, förorenad mark samt risk för olycka med farligt gods. Kommunen behöver säkerställa att föroreningsbelastningen från dagvattnet inte ökar. Vidare behöver kommunen visa att förskolegården får en godtagbar ljudmiljö och att planförslaget inte medför risk för olycka med farligt gods vad gäller avstånd till Hägerstensvägen. Kommunen behöver också säkerställa att risk för människors hälsa inte föreligger avseende markföroreningar.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till luftkvalitet med utgångspunkt i miljömålen, statistik kring transporter med farligt gods samt underhåll av dagvattenanläggningar.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen beskriver statusen och miljö kvalitetsnormerna enbart för Mälaren Årstaviken, men även Trekanten utgör vattenförekomst. Tills nästa skede bör planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av båda vattenförekomsterna. Enligt planbeskrivningen krävs växtbäddar, dagvattenmagasin och en infiltrationsyta för att ta hand om dagvattenflödet i planområdet. Dessa dagvattenanläggningar ska så långt det är möjligt säkerställas med avsatt yta i plankartan eller med planbestämmelser med krav på renings- och fördröjningsvolym. Det nämns i planbeskrivningen att staden minsta åtgärdsnivå på 20 mm fördröjning ska tillämpas.

Den nivån bedömer Länsstyrelsen är acceptabel för den aktuella detaljplanen och en förutsättning för att miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsterna ska kunna följas. Dock redovisar planbeskrivningen och dagvattenutredningen olika fördröjningsvolym. Till nästa skede behöver kommunen klargöra vilken som är den korrekta informationen. Stadens åtgärdsnivå om 20 mm fördröjning strävar efter en fördröjning med rening som är mer långtgående än sedimentation. Dock redovisar dagvattenutredningen och planbeskrivningen att en betydande del av fördröjningsvolymen ska omhändertas av just sedimentationsåtgärder. För att bevara ett recipientperspektiv behöver kommunen redogöra för en dagvattenhantering som är i enlighet med åtgärdsnivån även när det gäller rening. Planbeskrivningen konstaterar att flödet kommer att öka med den planerade bebyggelsen trots fördröjande åtgärder. Till nästa skede behöver kommunen framföra ett resonemang kring huruvida det ökade flödet kommer att påverka recipienterna utifrån miljökvalitetsnormerna för vatten.

Kommunen behöver även redogöra för den förorenade markens eventuella påverkan på dagvattenkvaliteten och de berörda vattenförekomsterna.

Hälsa och säkerhet

Buller och barns hälsa

Enligt bullerutredningen (PE Teknik och arkitektur, 2021-03-29, bilaga 1) finns ingen del av den planerade förskolegården som klarar 50 dBA, vilket är Naturvårdsverkets riktvärden för de delar av skolgården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. För övriga ytor rekommenderas att de ekvivalenta ljudnivåerna inte ska ligga över 55 dBA. Stora delar av förslaget får dock mellan 55 och 60 dBA. Kommunen behöver inför kommande skede förtydliga var förskolegården är avsedd att placeras och visa att en god ljudmiljö för förskolebarnen kan tillgodoses. Eftersom bullernivåerna i planområdet är höga och barn utgör en särskilt känslig grupp anser Länsstyrelsen även att riktvärden för buller på skolgård behöver säkerställas i plankartan. Naturvårdsverkets vägledning ”Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik” (september 2017) bör vara en utgångspunkt vid planläggning av skolor och förskolor. Enligt planbeskrivningen utgår bullerberäkningarna från en prognos för 2030. Länsstyrelsen anser att beräknade gränsvärden för buller och vibrationer i bullerutredningar ska utgå från Trafikverkets basprognos för 2040 som även är en utgångspunkt i arbetet med RUFS, Regional Utveckling för Stockholmsregionen.

Markföroreningar

Barn tillhör en känslig grupp och skolverksamheten i planområdet innebär att riktvärden för känslig markanvändning ska beaktas. Länsstyrelsen konstaterar att kommunen inte har undersökt hela planområdet för att få en komplett bild av föroreningssituationen. En översiktlig miljöteknisk markundersökning (Sweco 2021-02-04) har genomförts endast på fastigheterna Pytsen 1 och 2 och del av Liljeholmen 1:1. Föroreningar som påträffats är PAH-M, PAH-H, PCB, alifater samt bly. Enligt planbeskrivningen överskrider hälften av de analyserade proverna inom planområdet det generella riktvärdet för känslig markanvändning. Kommunen anger att föroreningarna ska schaktas i samband med byggnation. Även om planbeskrivningen anger hur förorenade massor ska tas hand om, anser Länsstyrelsen att detta inte är tillräckligt för att säkerställa hänsyn till barnens hälsa. Det kan förekomma föroreningar även i delar av området som inte är provtaget och kommunen behöver därför ta flera markprover. Det gäller till exempel centralt på skolgården och även där förskolegård föreslås norr om befintlig skolbyggnad. Genomförda undersökningar ska ligga till grund för eventuella riskbedömningar och ställningstaganden.

Transporter med farligt gods

Den huvudsakliga typen av farligt gods på Hägerstensvägen kan enligt riskanalysen (Firetech, 2020-01-15) förväntas vara brännbara vätskor där pölbränder utgör de primära konsekvenserna vid en olycka. Redovisade olycksscenario och beräknad flamhöjd för en pölbrand kan ge upphov till att byggnader som är belägna drygt 30 meter från Hägerstensvägen behöver förses med exempelvis utrymningsvägar och friskluftsintag vända bort från vägen. Utifrån valda olycksscenario behöver kommunen klargöra inom vilket avstånd från Hägerstensvägen som eventuella riskreducerande åtgärder behöver vidtas och i vilken omfattning. Skolområdet kan påverkas vid olyckor med explosiva ämnen, brandfarliga och giftiga gaser samt oxiderande ämnen och organiska peroxider. Flera av de olycksscenario som analyseras innebär explosiva förlopp. Det är baserat på riskutredningen svårt att förstå hur många människor inom skolområdet som kan omkomma vid de olika scenarierna. Det är därmed också svårt att avgöra om de riskreducerande åtgärder som föreslås är tillräckliga för att markanvändningen ska bli lämplig. Riskutredningen visar inte på de olika åtgärdernas effekt och vilka kvarstående risker som finns. Vidare har inga åtgärder vidtagits kopplat till explosiva ämnen.

Sammantaget behöver riskerna hanteras vidare inom planområdet. Kommunen behöver därför till kommande planskede visa att detaljplanen är lämplig med hänsyn till risken för olyckor och säkerställa de nödvändiga skyddsåtgärderna i förhållande till identifierade scenarion i planhandlingarna, både för skolbyggnader och idrottshall. Riskanalysen har inhämtat statistik över trafikflöden, antalet olyckor samt fördelning av transporterna som utgör farligt gods från bland annat Trafikverket och Räddningsverkets publikation "Kartläggning av farligt godstransporter september 2006". Vi vill uppmärksamma att det finns statistik avseende antalet transporter och frekvenser uppmätt vid Essingeleden under år 2015, se "Transporter med farligt gods fördjupade analyser av mätningar utförda i Stockholm under oktober 2015". Länsstyrelsen anser att kommunen bör jämföra statistiken och därefter utgå ifrån "worst case scenario" för att planförslaget ska vara långsiktigt hållbart, alternativt motivera varför kommunen väljer en lägre siffra.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Luftkvalitet

Barn tillhör en känslig grupp och miljöer där de vistas frekvent bör ha god luftkvalitet. Miljökvalitetsmålet för PM 10 kommer att överskridas söder om den planerade skolan. Länsstyrelsen delar därför bedömningen och slutsatsen i Luftkvalitetsutredningen (Sweco, 2020-03-27) att entréer och cykelparkeringar bör placeras på sidan som vetter bort från Essingeleden/Hägerstensvägen.

Planförslagets utformning i luftkvalitetsutredningen (Sweco, 2020-03-27) stämmer inte överens med aktuell plankarta. Den planerade idrottshallen saknas i luftkvalitetsutredningen och kommunen bör göra en bedömning huruvida idrottshallens placering har någon påverkan på luftkvaliteten inom planområdet.

Rening av dagvatten

Det är viktigt med drift och underhåll av dagvattenanläggningarna inom både allmän platsmark och kvartersmark, särskilt om det är avgörande för reningseffektiviteten. Kommunen bör redogöra för detta i planbeskrivningen för att säkerställa fullgod funktion och effektivitet.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av båda vattenförekomsterna och skrivningen om fördröjningsvolym ses över. Plankartan kompletteras eventuellt med yta för rening och fördröjning eller med planbestämmelser med krav på renings- och fördröjningsvolym.

Dagvattenutredning/planbeskrivning ses över gällande åtgärdsnivån för rening samt kompletteras med resonemang kring huruvida det ökade flödet kommer att påverka recipienterna utifrån miljökvalitetsnormerna för vatten. Den förorenade markens eventuella påverkan på dagvattenkvaliteten och de berörda vattenförekomsterna ska beskrivas.

Enligt genomförd dagvattenutredning och de föroreningsberäkningar som gjorts i samband med denna kommer föroreningsbelastning och koncentration av undersökta ämnen vara lägre jämfört med nuvarande situation om presenterade dagvattenlösningar genomförs. Detta gäller trots att flödet ökar från planområdet. Dagvattenutredningen sammanfattar bland annat att föreslagna åtgärder, på ett positivt sätt, medverkar till att recipienterna Trekanten och Mälaren-Årstaviken ges möjlighet att uppnå god ekologisk status samt god kemisk ytvattenstatus. I det fortsatta planarbetet ska dessa slutsatser på ett tydligare sätt lyftas i planbeskrivningen.

Bullerutredning uppdateras med trafikprognoser för 2040. Planbeskrivningen utökas med redovisning av bullernivåer för förskolegård. Om planbestämmelser som reglerar högsta tillåtna bullernivå på förskolegården ska införas utreds inför granskning.. Trafikprognosen för Essingeleden år 2040 är lägre än år 2030 på grund av att trafik förväntas flyttas över till Förbifart Stockholm, vilket kan ge lägre bullernivåer för Nybohovsskolan.

En utökad miljöteknisk markundersökning kommer genomföras med fler provpunkter.

Kompletterande PM för luftkvalitet har tagits fram. Kontoret bedömer att avsaknaden av en byggnad i de utförda spridningsberäkningarna inte menligt påverkar de redovisade luftföroreningshalterna vid Nybohovsskolan. Generellt gäller att en byggnad mellan en trafikerad väg och en receptoryta är positiv då den fungerar som en barriär. De beräknade luftföroreningshalterna underskrider dessutom miljökvalitetsnormernas värden med marginal.

I enlighet med Länsstyrelsens yttrande kommer transport av farligt gods och eventuella risker kopplat till detta hanteras vidare inom det fortsatta planarbetet och utredningen uppdateras.

Lantmäterimyndigheten

Hur infartsfrågorna är tänkta att lösas fastighetsrättsligt och hur kvartersmarken är tänkt att vara indelad i fastigheter behöver redovisas i planbeskrivningen.

Det behövs antagligen ett markreservat g, gemensamhetsanläggning för in- och utfart, på plankartan.

Enligt planförslaget ska allmänplatsmark överföras från nuvarande Pytsen 1. Pytsen 1 förlorar då sin infart.

Besöksanläggningen för idrott behöver en infart, om det ska bli en egen fastighet.

Lantmäterimyndigheten ser att det finns behov av att innan granskningen diskutera infartsfrågor och fastighetsindelning för att utifrån planförslaget bilda lämpliga fastigheter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avstämning har skett med lantmätare och beskrivning av kommande fastighetsreglering och infartslösning förtydligas.

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen noterar att bullerutredningen inte tagit hänsyn till det industribuller som förekommer inom Nybodadepån.

Bullerutredningen behöver kompletteras med buller från trafikförvaltningens spår, broar och växlar inom depåområdet.

Trafikförvaltningens verksamhet på platsen behöver även beskrivas korrekt i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullerutredningen uppdateras under det fortsatta planarbetet. Beskrivningar över trafikförvaltningens verksamhet ses över.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2017-05-22). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF riskkällorna Essingeleden med tillhörande på- och avfarter (primär transportled för farligt gods) samt tunnelbane- och bussdepå i Nyboda som bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker

såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

SSBF har tagit del av den riskbedömning som gjorts inom planarbetet. Överlag är riskanalysen en bra grund till att bedöma risknivån i området. SSBF vill dock påpeka att uppskattningen av trafikmängden på vägarna verkar ha tagits från 2016 utan att göra något estimat över trafikmängden idag eller för ett prognosår. Det är mycket möjligt att trafikmängden har ökat på vägarna och att det kan öka mer i framtiden vilket kan påverka risknivån i området. SSBF anser att det kan vara lämpligt att göra en komplettering där trafikmängden uppskattas över ett prognosår för att säkerställas att risknivån inte ändras i en större omfattning över en längre tidsperiod.

Enligt praxis ska individrisken presenteras i form av ett trappstegsdiagram vilket inte har gjorts i riskanalysen. Detta borde dock inte ha en större inverkan på den beräknade risknivån.

Till planbestämmelse, "Byggnadernas fasadbeklädnader mot Essingeleden ska utföras i obrännbara", kan det med fördel läggas till "Byggnadernas fasadbeklädnader mot Essingeleden ska utföras i obrännbart material eller vara i brandteknisk klass motsvarande minst EI30" i slutet av meningen. Denna reglering överensstämmer med flertalet andra planer i Essingeledens närhet och ger en ökad tydlighet till byggskedet.

Vidare vill SSBF belysa att samhällsriskerna i området är relativt höga inom ALARP, det finns i riskanalysen ingen uppskattning om åtgärdernas effekt på riskbilden, varför vi inte kan bedöma om alla rimliga åtgärder gjorts. Riskkurvan befinner sig inom ALARP både för olyckor med fåtalet omkomna, men även för scenarion med upp till strax över 300 omkomna.

Möjlighet till räddningsinsatser

Nedan följer SSBF:s synpunkter gällande möjligheten till räddningsinsats med avseende på framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten.

Framkomlighet/Tillgänglighet

För att nå de tilltänkta uppställningsplatserna måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Att räddningsvägar behöver uppföras framgår av det utlåtande som uppförts av Firetech. Dock önskar SSBF att detta även skrivs in i planbeskrivningen för att säkerställa att detta kommer med till projekteringsskedet.

Vid en eventuell räddningsinsats är det en stor fördel att kunna komma nära byggnader med räddningstjänstens höjdfordon. SSBF önskar att skolgården och byggnaderna planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för våra höjdfordon mot fler sidor av byggnadernas fasader skapas. Detta då dessa fordon ofta används i släckningsarbete vid bränder i denna typ av verksamheter.

I de illustrationer som presenteras över skolgården ser det trångt ut för SSBF:s räddningsfordon att ta sig fram. SSBF kan inte se att de tänkta räddningsvägarna är markerade i utlåntagandet som uppförts av Firetech. SSBF önskar att det tydliggörs att framkomlighet på skolgården är säkerställd.

Träd och andra hinder får inte försvåra framkomligheten för räddningstjänsten. Enligt illustrationer i planbeskrivningen ser det ut som att det till exempel finns mycket träd på skolgården som kan utgöra hinder. Det behöver också säkerställas att uppställningsplatser är fria från hinder och att de underhålls, tex snöröjning på vintern.

Brandvatten

SSBF nämnde i behovsbedömningen (2017-05-22) att brandpostnätet behöver byggas ut i området. Hur detta ska hanteras nämns inte i planbeskrivningen. Brandvattenförsörjning är visserligen en projekteringsfråga, men det är ändå bra att ta med det redan i planprocessen. Det är ofta mycket kostsamt att bygga ut brandpostnätet i efterhand jämfört med att anlägga brandposter i samband med anläggning av övrig VA. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd på maximalt 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, det vill säga som mest 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-122.

SSBF vill även påminna om våra synpunkter gällande branddammen som ligger i den västra delen av området. SSBF rekommenderar att SBK behåller branddammen på den nuvarande positionen alternativt avvecklar den samtidigt som byggherren åläggs att uppföra ny branddamm med minst samma kapacitet på lämplig plats inom samma område.

Övrigt

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

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Riskutredningen ska uppdateras under det fortsatta planarbetet, enligt SSBF:s yttrande. Planbestämmelse om fasadbeklädnad i obrännbart material ändras enligt SSBFs förslag eller liknande.

Önskan om att nå ny skolbyggnad och idrottshallens södra sida med räddningsfordon kommer inte vara möjligt att uppfylla. Topografi och byggnadernas placering begränsar. För att göra det möjligt skulle allt för mycket av naturmarken söder om byggnaderna eller skolgårdsytan norr om påverkas. I relation till detta är det viktigt att de uppställningsplatser som finns blir väl framkomliga. Kontorets avsikt är att komplettera handlingarna med att räddningsvägar behöver uppföras samt att tydliggöra hur framkomligheten säkerställs.

Vidare uppdaterar kontoret planbeskrivningen med information om hur brandpostnätet ska byggas ut i samband med exploatering av området.

Branddammen kan vara kvar i sitt befintliga läge. Detta regleras med prickmark i plankartan. Befintlig damm kommer ligga i anslutning till, direkt norr om, den nya skolbyggnaden.

Trafikverket

Planförslaget berör väg E4/E20 Essingeleden, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och innefattar även framtida utbyggnadsbehov. Riksintressena och eventuell påverkan på dessa bör framgå av planbeskrivningen. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden.

Trafikverkets bedömning är att Essingeleden inte påverkas nämnvärt av de dagvattenlösningar eller eventuella flöden som sker vid skyfall. Presenterade lösningar för dagvatten och även skyfall bedöms som lämpliga, även lösningen med att i samband med att ny skola planeras koppla till VA-ledning på flera punkter med ny rördimension. Skolområdet ligger ovanför en slänt med morän och berg, nya skolans första våning blir som suterrängbyggnad och utanför är det en slänt. Det vatten som eventuellt skulle finnas i ytvattenflöden i samband med skyfall, om inte tekniska lösningar fungerar, kommer rinna nedför slänten (söderut, sydväst). Den väg som är i farozonen vid icke fungerande markflöden vid skyfall och stående vatten är Hägerstensvägen. Essingeleden är i detta parti i form av bro över området.

Planområdet är utsatt för buller från väg E4/E20. Vid bullerutredningar ska beräknade gränsvärden för buller och vibrationer utgå från Trafikverkets basprognos 2040. Eventuellt behov av bullerskyddsåtgärder ska inte innebära åtgärder inom vägområdet. Trafikverket ser positivt på att åtgärder för att klara bullernivåer och vibrationer regleras i planbestämmelser. Naturvårdsverkets riktvärden för det som kallas ”Övriga vistelseytor inom skolgården” uppnås inte.

Beräknade gränsvärden för luftkvalitet ska utgå från Trafikverkets basprognos 2040 och för beräkning av de avgasrelaterade utsläppsfaktorerna bör den senaste prognosmodellen HBEFA 4.1 användas. Utbyggnaden förbättrar enligt förslaget både ljudnivån och luftkvalitet i skolområdet. En stor utökning av verksamheten med både förskola och antal elever i ett förhållandevis utsatt läge för både buller och luftföroreningar, är inte är förenligt med Trafikverkets principer att all framtida planering för barns utomhusvistelse bör följa miljö kvalitetsmålen, i synnerhet preciseringarna i ”Frisk luft” som är satta utifrån känsliga grupper, så som barn.

Under projektets genomförande får framkomligheten och trafiksäkerheten på Essingeleden inte påverkas (t.ex. inga byggkranar får uppföras så att de kan falla över vägen). Vägområdet får inte tas i anspråk. Närheten till Trafikverkets anläggning innebär att Trafikverket ser det som nödvändigt att dialog om det fortsatta arbetet ur olika aspekter hålls.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen kommer i det fortsatta arbetet att förtydligas vad gäller riksintresset för E4/E20 Essingeleden och dess influensområde. Kontorets bedömning är att ett genomförande av planen inte kommer påverka riksintresset negativt.

Planerad markanvändning och utformning samt planerade dagvattenanläggningar kommer inte att medföra en större påverkan på Hägerstensvägen jämfört med dagens situation.

Merparten av planerade takytor avvattnas mot norr. Av den nya skolbyggnadens totala takyta, ca 2800 m², avvattnas 1/4-del, 700 m², mot söder fördelat på en längd av 170 m. Med ett minsta avstånd till Hägerstensvägen på ca 40 m och mellanliggande skogbevuxen mark bedöms inte den planerade exploateringen öka risken för stående vatten på Hägerstensvägen med ett fungerande brunns- och ledningsnät för vägens avvattnings.

Bullerutredning och tillhörande beskrivningar i planhandlingarna kommer att uppdateras med trafikflöden enligt Trafikverkets basprognos 2040.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

Förvaltningen ställer sig positiv till planförslaget, eftersom en utbyggnad av skolorna i stadsdelsområdet behövs. Förvaltningen tilldelas också en utökad byggrätt för att vid behov i framtiden kunna bygga ut förskolan Pytsen, vilket är positivt. Någon utbyggnad av förskolan planeras inte för tillfället, men det ger en möjlighet att bygga ut förskolan i framtiden. Att parkmark tas i anspråk för ökad skolgård och förskolegård är nödvändigt för att inte skapa stort slitage och därmed höga driftkostnader för stadsdelsförvaltningen. Däremot ser förvaltningen gärna att stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret diskuterar grönkompensation med stadsdelsförvaltningen under resterande del av planförslaget. Förslagsvis kan grönkompensation gå till att renovera och utöka lekplatsen och stärka parken öster om planområdet.

Förvaltningen är positiv till att undvika x-områden i planförslaget och istället göra slingor av allmän platsmark där genomfart ska vara möjlig. Detta eftersom x-områden kan innebära problem kring ägar- och driftförhållanden. Förvaltningen gör dock bedömningen att nedan markerade parkmark, se figur, borde planläggas som kvartersmark. Detta för att underlätta driften och för att parkmarken i fråga inte kommer ha någon allmän gångväg.



Förvaltningen är också positiv till att skolan tar över bollplanen då den till största del ändå används av skolbarnen på rasterna och

driftkostnaderna därmed bör ligga på utbildningsförvaltningen. Förvaltningen har inga ytterligare synpunkter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslag för utveckling av resterande park öster om skolan pågår. Intentionen är att lekplats och gångvägar ska rustas upp. Dessutom ska grönkompensation som stärker de sociala och ekologiska värdena ske.

Parkmarken i anslutning till fotbollsplanen föreslås inte ändras utan fortsatt vara reglerad som allmän plats och park. Dessa delar hänger samman med övrig parkmark som ligger kring fotbollsplanen på dess norra och östra sida. Ytorna bör skötas samordnat, vilket stämts av med stadsdelsförvaltningen efter samrådet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden anser att detaljplaneförslaget har beaktat platsens förutsättningar och tagit fram ett förslag som möjliggör en skola, förskola och idrottshall med förbättrad luft- och ljudmiljö. Planförslaget innebär att värdefull natur försvinner men om redovisade kompensations- och förstärkningsåtgärder vidtas anser nämnden att exploateringen är motiverad.

Buller

Placeringen av den nya skolbyggnaden har gjorts för att få till en så bra ljudmiljö på skolgården som möjligt. Med planförslaget får skolgården en betydligt bättre ljudmiljö än idag, där större delen av skolgården har nivåer under 50 dBA ekvivalent.

Stomljud

I ett arbete inom den nationella bullersamordningen har Trafikverket med stöd av övriga myndigheter beslutat att tillämpa ett riktvärde om 32 dBA maximalnivå med tidskonstant FAST. Staden har även valt att tillämpa detta riktvärde. Planbestämmelser för skydd mot stomljud bör därför ändras till 32 dBA (FAST).

Skolgård / förskolegård

Skolgårdsytan utvidgas något enligt förslaget och får en yta om ca 6800 m² med ljudnivåer under 55 dB(A). Med ca 900 elever innebär den en friyta på ca 7,6 m² /barn. Nämnden förespråkar generellt större friyta per barn men bedömer att den planerade utformningen av skolgården erbjuder en varierad och stimulerande miljö och att möjligheterna till en bra skolgårdsmiljö är acceptabla om alla elever inte är på skolgården samtidigt. Förskolegården planeras få en friyta om ca 18 m² friyta/barn vilket nämnden anser vara acceptabelt.

Idrottshall

Nämnden är positiv till att idrottshallen ska samutnyttjas för skolans idrottsundervisning samt idrottsföreningar utanför skoltid.

Idrottshallen föreslås få en gestaltning med motiv föreställande träd som uppstår grafiskt genom perforering i plåt och täcker hela fasaden. Nämnden anser att det vore mer lämpligt att förse idrottsplatsen med riktig grönska i form av murgröna eller andra gröna klätterväxter. Möjligheterna att förse idrottshallen med biotop tak bör även det utredas vidare i planprocessen. Taket på idrottshallen skulle även kunna nyttjas för solenergi, den frågan bör utredas vidare i planprocessen. Planbestämmelserna bör åtminstone inte omöjliggöra installation av solenergi i framtiden.

Naturvärden

Området har höga ekologiska värden vilket har beaktats i planeringen och även om planförslaget innebär att värdefull natur försvinner anser nämnden att exploateringen kan motiveras om nedanstående kompensations- och förstärkningsåtgärder i anslutning till planområdet vidtas.

- Nordöst om planområdet kan nyplantering av ek och naturvårdsinsatser som utplacering av död ved och mulmholkar öka habitatets kvalitet och minska avståndet mellan befintliga ekbiotoper.
- Friställning för att öka solbelysningen på enskilda ekar och artificiell föråldring kan även tillämpas inom planområdet för att öka områdets ekologiska värden och kompensera för förlust av ekar som planen medför.

Mot norr samt på delar av skolgården regleras marken med bestämmelse n1, som reglerar att större träd med ett högt bevarandevärde samt en trädridå mot bostadsbebyggelsen bevaras.

- Träd som fälls bör ersättas med ett nytt av samma art.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vibrationsutredning kommer att uppdateras och planbestämmelse för reglering av högsta tillåtna stomljud kommer uppdateras enligt nämndens yttrande.

Kontoret är positivt till solceller och ser över så detta inte hindras av planbestämmelser. Att förse idrottshallen, eller annan huvudbyggnad, med verklig grönska försvårar skötsel av byggnaden. Däremot kan förråds- och övriga komplementbyggnader inom planområdet komma att förses med gröna tak

Viss kompensation av naturvärden, främst i form av nyplantering av ek och tall, ska utföras. Arbete med förslag för utveckling av parkområdet direkt öster om skolområdet pågår parallellt med detaljplanen. Intentionen med denna är att lekplats och gångvägar ska rustas upp. Möjlighet till naturvårdsinsatser finns i samband med detta.

Trafikkontoret

Nybohovsskolan ligger vid änden på en återvändsgata. Det finns förutsättningar för en lugn och trafiksäker miljö i skolans närområde. Planförslaget innebär att befintlig infrastruktur till stor del kan nyttjas. Det är positivt att den föreslagna detaljpaneläggningen möjliggör för en framtida koppling mot Hägerstensvägen. Den föreslagna bebyggelsevolymen kommer dämpa bullernivåer på skolgården och i området norr om skolan vilket är positivt.

Föreslagen utbyggnad av skolan påverkar allmänhetens möjlighet att röra sig öst-västligt i området. Trafikkontoret anser att förändringen är acceptabel. Dock finns det en potential att förbättra tillgängligheten för gående genom att i det fortsatta planarbetet inkludera den trappa som finns väster om den föreslagna skolbyggnaden. Om trappan kan kompletteras med någon form av slinga utan trappsteg erbjuds en möjlighet att röra sig öst-västligt förbi planområdet utan nivåskillnader (dock med branta lutningar). Ett sådant komplement till aktuell trappa gynnar både gående samt cyklister som vill passera norr om skolan.

Detaljplaneförslaget medger en betydlig utökning av Nybohovsskolan. Antalet elever och lärare kommer att öka mycket jämfört med idag. Detaljplaneförslaget i sig innebär inga större förändringar på befintliga gator och torg, men de ytor som finns kring skolan kommer att nyttjas mer intensivt än idag.

Trafikkontorets erfarenhet är att det stundvis kan uppstå ansträngda situationer vid skolor i samband med skjutsning. I planhandlingarna är det svårt att uppfatta något resonemang kring skolans bedömda upptagningsområde, vilket påverkar vilka färdmedel som blir attraktiva för eleverna.

Den föreslagna detaljpaneläggningen som innebär att allmän väg avslutas med en vändplan för personbilstrafik, och en kvartersmarksgata som angöringsgata till skola, förskola och idrottshall förutsätter att föräldrar som väljer att skjutsa sina barn till verksamheterna nyttjar de allmänna platserna vid Nybohovsbacken.

Detta ställer krav på hur skolan kommunicerar till vårdnadshavare om hur skjutsning är planerad att fungera.

Det finns en risk att skjutsande föräldrar lockas att köra hela vägen ner och in på skolfastigheten vilket inte är önskvärt. Resultatet av det kan potentiellt bli att skolan placerar någon form av hinder vid gränsen för kvartermarksgatan. Vid en sådan situation kommer vändplanen på allmän platsmark inte att fungera som vändyta, om skjutsande föräldrar angör så nära skolan som möjligt.

Det framgår inte av planhandlingarna att det finns busshållplats vid Hägerstensvägen, cirka 330 meters gångväg från skolans västra del, och 100 meter fågelvägen från den föreslagna idrottshallen. Detta bedömer trafikkontoret som relevant då skolan planeras för årskurs F-9 jämfört med dagens F-6, samt att idrottshallen kommer att användas av andra än skolan utanför skoltid. Trafikkontoret önskar att detta behandlas i det fortsatta planarbetet.

I planbeskrivningen står det ”Befintlig gångbana söder om den nya skolbyggnaden finns kvar”. Trafikkontoret förstår inte vilken gångbana som avses. Är det gångbanan längs med Hägerstensvägen som avses så är det inte relevant som alternativ för att röra sig öst-västligt uppe på Nybohovshöjden.

All skjutsning till skolan och idrottshallen ska enligt planhandlingarna lösas från Nybohovsbacken, där befintliga parkeringsplatser föreslås få en ny reglering som möjliggör korttidsparkering. Trafikkontoret anser att förslaget är rimligt men saknar en beskrivning om omfattning. Därtill blir anpassningar i dagens gångstråk mellan Nybohovsbacken och skolfastigheten en förutsättning för att förslaget ska fungera. Trafikkontoret deltar gärna i det fortsatta arbetet med att studera hur dessa anpassningar ska se ut, både med avseende på gångstråk, reglering och omdisponering av befintliga parkeringsplatser på Nybohovsbacken.

Planbeskrivningen anger att bussar för idrottande hänvisas till att nyttja ytor vid Liljeholmen för uppställning eller hämtning och lämning. Formuleringen är alltför svepande och generell och ger inte en tydlig bild av hur denna fråga ska lösas. Det är ont om tillgängliga ytor i Liljeholmen samt att det finns stor risk att de som ska köra idrottsbussar väljer att köra så nära målpunkten som möjligt. Det framgår inte heller hur busstransport till idrottshallen är tänkt att ske. Trafikkontoret anser att denna fråga behöver fördjupas framöver.

Antalet cykelparkeringsplatser är angivet till 280 vilket är i den lägre delen av intervallet för cykelparkering för skola och idrott. Trafikkontoret delar bedömningen att detta är ett skäligt antal, med tanke på de utförda undersökningarna om skolbarnens färdmedelsandelar och skolans läge på höjden.

Planhandlingarna anger att det inte planeras för några bilparkeringsplatser för personal till skola, förskola och idrottshall. Trafikkontoret kommer inte att ha möjlighet att i efterhand tillskapa parkeringsplatser för dessa verksamheter om behov och efterfrågan skulle uppstå.

Det framgår inte i vilken omfattning eller var grönkompensation sker för de ytor som tas i anspråk. Trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningen deltar med fördel i de diskussionerna framöver. Med tanke på ökat användartryck bör befintliga park-/lek- och naturytor i området rustas i samband med utbyggnaden, till exempel Nybohovsparken/Pandalekplatsen. Lekplatsen kommer att påverkas gestaltningsmässigt av att idrottshall tillkommer och bollplan får justerat läge/storlek. Trafikkontoret anser att lekplatsen ska rustas och anpassas för ett högre besöksstryck och lek för både små och stora barn.

Planförslaget medför att antalet elever och besökare i området kommer att öka betydligt. Trafikkontoret ställer sig frågande till om skolgården är tillräckligt stor eller räknar man med att nyttja omkringliggande park-/naturmark. Om det är fallet behöver det klargöras hur den allmänna platsmarken i form av park och natur klarar en sådan ökning, och resonemang kring hur höga ekologiska värden balanseras mot den ökande användningen.

Planhandlingarna anger att förslaget innebär knappt 8 m² skolgård per barn vilket ligger klart under Boverkets rekommendation om 30 m²/barn. Förskolegårdens yta är bättre tilltagen, även om inte heller denna når upp till rekommendationerna, särskilt som den är mindre än 3000 m² totalt.

Att omgivande park- och naturmarksytor kommer att användas blir naturligt. De stora barnen, högstadieläverna, söker sig utanför skolområdet på ett helt annat sätt än låg-/mellanstadiebarn. Besvärlig topografi och behov av säkerhetsåtgärder i den befintliga naturmarken måste ses över, exempelvis behov av trädfällning (träd som bedöms som osäkra) samt stängsel vid eventuella branter där barn kan komma att vistas. Det behöver ske i samband med utbyggnaden och inte lämnas icke-hanterat till stadsdelsförvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret avser undersöka om det är möjligt att inkludera trappan väster om planområdet i det fortsatta planarbetet. Eventuellt innebär en ramp för stort ingrepp i befintlig skog att det inte anses vara motiverat.

Stadens plan för säkra skolvägar har varit underlag till den genomförda trafikutredningen. Bedömningen är att planförslaget följer denna och att trafiksituationen i anslutning till skolområdet vid hämtning och lämning ska fungera på ett trafiksäkert sätt.

Planbeskrivningen uppdateras med information gällande närliggande busshållplats. Kontoret håller med om att denna förutsättning är av relevans för ny skola och idrottshall. I det fortsatta arbetet förtydligas också planbeskrivningens text rörande gångbanan.

Detaljplanens lösningar för angöring och parkering kommer att bearbetas vidare under kommande skede. Trafikkontoret bjuds in till dialog gällande detta för att undersöka vilka uppdateringar som krävs.

Kontorets bedömning är att privata bussar för transport av lag eller större grupper spelare till idrottshallen inte behöver direkt angöring. Detta är inte ett krav från idrottsförvaltningen och inte en förutsättning för idrottshallens placering.

Förslag för utveckling av resterande park pågår. Intentionen med denna är att lekplats och gångvägar ska rustas upp. Dessutom ska grönkompensation som stärker de sociala och ekologiska värdena ske.

Kontoret är medvetet om den begränsade friytan på skolgården. Bedömningen är att ny skolbyggnads placering möjliggör största möjliga friyta. Delar av kvarvarande naturmark kommer med största sannolikhet att nyttjas av eleverna men avvägningen har gjorts att behovet av nya skolplatser i detta fall är större än bevarandet av naturmark. Topografin på platsen innebär att naturmarken är svårtillgänglig idag. Placeringen av den nya skolbyggnaden minskar buller och gör skolgården mer kvalitativ.

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten bedömer att förslaget till detaljplanen har stor negativ påverkan på skolmiljöns och dess helhets kulturhistoriska värden, inklusive sparade träd och naturmark samt på landskapsbilden. Stadsutvecklingsenheten anser att ett antal

justeringar bör göras för med hänsyn till kulturmiljön. Justeringarna avser skalan på den nya skolbyggnaden och idrottshallen. Vidare anser stadsutvecklingsenheten att förslaget att riva befintlig förskola bör avstyrkas. Den befintliga förskolan är relativt låg och en högre byggnad riskerar att bli alltför dominant i relation till den befintliga Nybohovsskolan.

Stadsmuseet bedömde i samband med behovsbedömningen att genomförandet av denna plan inte kan antas medföra en sådan betydande påverkan på kulturmiljön att en miljökonsekvensbeskrivning behöver göras. I remissvaret framförde Stadsmuseet även att hänsyn bör tas till den befintliga skolbyggnaden och den gestaltade skolgården i det fortsatta planarbetet. Nya byggnader förutsattes anpassas i skala så att de inte påverkar upplevelsen av de högre liggande byggnaderna i området.

In på 1800-talet var det som i dag utgör stadsdelen Liljeholmen ett lantligt område med gårdar, torp och krogar. År 1660 fanns den första pålbron över Hornsund på plats vilket succesivt bidrog till ökad bostadsbebyggelse samt industri- och krogverksamheter i området. Det strategiska läget ledde bland annat till att Liljeholmen kom att präglas av trafikförbindelser och industrier.

Nybohovsbergets förkastningsbrant är framträdande i Liljeholmens landskaps- och stadsbild, och under 1960-talet uppfördes enligt tidens ideal ett bostadsområde ritat av Bertil Ringqvist på dess höjd. Nybohovs bostadsområde består av tre långa lamellhus samt flera punkthus i tio till tolv våningar anpassade och placerade efter topografin. Tillsammans bildar lamellhusen en rak, vindskyddande mur mot norr. Området är synligt från flera håll i Stockholm genom sin placering och utformning. Nybohovsskolan uppfördes i början av 1960-talet som en del av bostadsområdet Nybohov. Anläggningen ligger på bergsplatåns södra del, och omges av en skogsklädd slänt. Anläggningen utformades av Sven Silow på arkitektkontoret Ahlgren Olsson Silow. Liljeholmens centrum och dess närområde har förändrats under 2000-talet. Längs Nybohovsbacken har 1960-talsbebyggelsen kompletterats med ett femtontal punkthus.

Kulturhistoriska värden

Nybohovsskolan är grönmärkt på Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta, vilket innebär att fastighet med bebyggelse är särskilt värdefull från, historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Värderingen har följande motivering: ”Skolor är centrala inslag i stadsdelarnas sociala uppbyggnad, vilket ger anläggningen stora samhällshistoriska värden. Ur

stadsplaneringshistorisk synvinkel är skolan ett intressant exempel på tidens ideal med sin centrala, men ändå undanskymda, placering i ett skogsparti nära Nybohovs butikstorg. Skolans välgestaltade arkitektur är på en och samma gång lågmäld och expressiv, med påfallande god terränganpassning. Byggnaden är låg och sluten mot norr, men har stora fönsterpartier mot skolgården i söder. Till intrycket bidrar de ljusa putsytorna och det väl synliga plåttaket med asymmetriska fall. Ursprungliga detaljer som flerluftsfönster i trä bidrar till byggnadens autenticitet. De välgestaltade utemiljöerna, inte minst den intima skolgården, utformades av den kände trädgårdsarkitekten Walter Bauer, och bidrar till miljöskapande värden. Skolan är i huvudsak välbevarad, dock har en del dörrar och fönster bytts ut på ett sätt som inte stämmer överens med ursprunglig gestaltning. Byggnaden har även fått en takpåbyggnad för fläktinstallationer på mittdelen.”

Förskolan på Pytsen 2 är gulmarkerad på Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta, det vill säga fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Flera av byggnaderna i närområdet, bland annat bostadsområdet Nybohov, bedöms vara särskilt kulturhistoriskt värdefulla och har därför grönmarkering i Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringskarta.

Synpunkter på förslaget

Stadsutvecklingsenheten bedömer att förslaget har negativ påverkan på skolmiljöns och dess helhets kulturhistoriska värden, inklusive sparade träd och naturmark i skolans utemiljö samt på landskapsbilden. Stadsutvecklingsenheten anser att ett antal justeringar bör göras för med hänsyn till kulturmiljön. Justeringarna avser skalan på den nya skolbyggnaden och idrottshallen samt att förslaget att riva befintlig förskola avstyrks.

Stadsutvecklingsenheten har även synpunkter på förslaget till varsamhetsbestämmelser i plankartan.

Angående skolbyggnaden anser stadsutvecklingsenheten att den nya byggnaden bör sänkas med en våning. Detta för att minska förslagets negativa påverkan på den befintliga, gestaltade gårdsmiljön samt på värdefull 1960-tals skolbyggnad. Den nya byggnaden kommer även att påverka stadslandskapet i stort på ett markant sätt, bland annat mot söder och sydväst. Den kommer försvåra upplevelsen och läsbarheten av det monumentalt gestaltade bostadsområdet Nybohov. Även ur denna aspekt skulle en sänkning med en våning vara positiv. Stadsutvecklingsenheten bedömer även

att idrottshallens placering och volym påverkar siktlinjer och grönstråk negativt och anser därför att höjd och volym bör omarbetas.

Stadsutvecklingsenheten ser även på sikt risker ur ett landskapsbildsperspektiv med att uppföra skolbyggnader i ett sådant bullerutsatt läge. Bullerskydd kan på sikt bli aktuella och dessa kommer i detta läge få en negativ påverkan på landskapsbilden.

Vidare anser stadsutvecklingsenheten att förslaget att riva befintlig förskola för att i stället uppföra en ny förskolebyggnad i två våningar bör avstyrkas. Den befintliga förskolan är relativt låg och en högre byggnad riskerar att bli alltför dominant i relation till den befintliga Nybohovsskolan.

Angående förslagen till bestämmelser för att skydda den befintliga skolbyggnadens kulturvärden är stadsutvecklingsenheten positiv till att bestämmelserna införs i plankartan. Stadsutvecklingsenheten anser dock att förslaget till varsamhetsbestämmelse ("Fönsterform, fasadkulör, material, indelning och proportioner ska bibehållas") behöver preciseras och förtydligas, eventuellt genom att delas upp i flera bestämmelser, för att vara tillämplar. Även byggnadens volym bör ingå i varsamhetsbestämmelsen. I planbeskrivningens syfte bör det även förtydligas att det är byggnadens kulturhistoriska värden som avses säkras i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Topografin i området och den sluttande marken kräver ett souterrängläge som är svår att utnyttja. Kontorets bedömning är att den nya skolbyggnadens placering bidrar med positiva konsekvenser gällande skolgårdens yta och minskning av buller. Om byggnaden skulle sänkas försvinner nödvändig skolyta och sämre bullerskydd erhålls. Stadsdelen är i stort behov av nya skolplatser och bedömningen är att en minskning av skolbyggnadens volym inte skulle innebära ett effektivt nyttjande av exploateringen. Kontoret ser inte heller att byggnaden skymmer eller försvårar läsbarheten av befintlig bebyggelse på Nybohovsbacken och föreslår att byggnaden inte sänks.

Att minska idrottshallen volym är svårt. En fullstor idrottshall kräver en stor volym. För att något minska volymen är den föreslagna delvis under mark. Kontoret bedömer att en rimlig avvägning av byggnadens utformning och placering har gjorts. Kontoret menar att idrottshallens gestaltning och funktion blir ett positivt tillskott på platsen.

Utbildningsförvaltningen

För att kunna tillgodose ett ökat behov av elevplatser, som uppstår i samband med bostadsbyggnation, utgår utbildningsförvaltningen ifrån stadens befolknings- och elevantalsprognoser. Till följd av bland annat utbyggnation kring Lövholmen, Marievik och Södertäljevägen har ett behov av en utökad elevkapacitet vid Nybohovsskolan uppstått. Utbildningsförvaltningen har därmed beställt utredningar kring förutsättningar för en större skola.

Skolgårdens friyta

Den förslagna placeringen av ny skolbyggnad gör att mycket av den befintliga skolgårdsytan kan bevaras. Byggnadens placering möjliggör även mer skolgård under gränsvärdena för buller.

Befintlig skolgård föreslås utvidgas något åt väster för att göra plats åt kompletterande lektytor. Det görs också plats för en ny multisportplan inom skolgården. Efter utökning blir ny skolgård ca 6800 m² i de delar som har en störning från buller under 55 dB(A). Med en skola med cirka 900 elever innebär den en friyta på ca 7,6 m² /barn. Den planerade friytan uppgår till mindre än 10 kvadratmeter per elev. Detta är en jämförelsevis liten friyta utifrån Boverkets riktlinjer på 30 kvadratmeter per elev för grundskolor, särskilt med tanke på att man även ser över tillskapandet av en grundsärskola i den planerade byggnaden. Detta skulle utöka skolans totala elevantal ytterligare. Utbildningsförvaltningen vet av erfarenhet att en friyta på 10 m²/barn eller mindre leder till att viktiga funktioner inte kan anläggas och att marken till stora delar behöver vara hårdgjord på grund av ett högt slitage. Andra konsekvenser är att problem med trängsel och hög ljudmiljö kan leda att skolan behöver dela upp elevernas raster utomhus på skolgården vilket leder till en betydande skillnad i elevernas utomhusvistelse. Samtidigt visar forskning på en direkt korrelation mellan barns vistelse på skolgårdar av god kvalitet och hälsofrämjande faktorer så som lek, utevistelse och fysisk aktivitet (Boverket 2015, Folkhälsomyndigheten 2020).

Skolgårdens bristfälliga storlek kan till viss del kompenseras av intilliggande grönområden. I fortsatt arbete med detaljplanen bör det även ses över om friytan kan utökas ytterligare eller kompenseras med direkt kopplade friytor i grönområdet.

Säkra skolvägar

Som framgår av barnkonsekvensanalysen är det av stor vikt att minska barriäreffekten av omgivande vägar och att skapa trygga stråk för barn, med säkra korsningar och låga hastigheter. Detta gäller inte minst de vägar som staden tror kommer användas som

skolvägar. Utbildningsförvaltningen önskar att de riktlinjer och rekommendationer som staden satt upp i *Plan för säkra skolvägar* (Stockholm stad, 2016) efterlevs i största möjliga mån. En förutsättning för barns möjlighet att ta ansvar för sin egen transport till och från skolan är säkra skolvägar, detta hjälper barn att utvecklas och ta eget ansvar i trafiksituationer. Säkra skolvägar är därför av yttersta vikt eftersom säkrare skolvägar ger en mindre olycksrisk och en större chans att elever pendlar med cykel till skolan.

I planförslaget lyfts vikten av att säkerställa att hissbanan finns kvar i framtiden och att ersättningstrafiken fungerar bra och går frekvent, främst för de elever som tar sig själva till skolan.

Antalet cykelparkeringar är baserat på Stockholms stads riktlinjer *Cykelparkering vid nyproduktion*. Det lägre talet enligt denna riktlinje har använts då skolans läge på en höjd, närheten till kollektivtrafik och att elever antas bo i närområdet talar för att antalet cyklister kommer vara lågt. Ett lägre antal cykelparkeringar motiveras även av en mindre friyta där lek och rörelse behöver prioriteras. Behov av cykelparkeringar kan dock komma att öka i framtiden i takt med att antal elevplatser på skolan blir fler och barn kan tänkas bo längre från skolan än vad de gör idag.

Buller

Tillbyggnadsförslaget utgörs av en ny skolbyggnad mot Essingeleden som avskärmar skolgården och därmed bidrar till att reducera buller på skolgården. Det förekommer även ett visst bullerbidrag från Södertäljevägen och Hägerstensvägen. Skolans placering intill de vägar som av trafikbullerutredningen pekats ut som stora bullerkällor kan bli problematisk då barn är särskilt känsliga för buller (Naturvårdsverket 2020). I och med lokaliseringen är utbildningsförvaltningen därför mån om att bullernivåer följs upp framöver för att inte riskera att godkända bullernivåer överträds. Utbildningsförvaltningen ser gärna att detaljplanen möjliggör och tillåter bullerskärmar för att säkerställa bullernivåer på skolgården i det fall byggnadsvolymen skulle behöva minska för att säkerställa projektets genomförbarhet.

Barnkonsekvensanalys

Lagen (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter (Barnkonventionen) trädde i kraft som svensk lag den 1 januari 2020. I konventionen konstateras att alla barn har samma rättigheter och lika värde och huvudprincipen är att barnets bästa alltid ska komma i första rummet (artikel 3). För att detta ska kunna

uppfyllas måste barnets rättigheter enligt artiklarna 2, 6 och 12 vara säkerställda.

I artikel 31 står att barn har rätt till lek, vila och fritid. För att uppnå målet betonas kommunal planering och skola som viktiga åtgärder för att förverkliga artikelns intentioner där anläggningar för lek-och rekreation ingår. För att kunna uppfylla artikel 31 krävs en tillräckligt stor friyta. Ett vanligt scenario i tillskapandet av elevplatser är att skolgårdsytan blir lidande. På så sätt står artikel 31 ofta i konflikt med artikel 28 om friytan begränsas.

Artikel 28 är direkt kopplad till utbildningsförvaltningens huvuduppdrag att säkerställa behov av elevplatser. Utifrån den konkurrens om mark som råder i Stockholms stad hamnar den ofta i konflikt med artikel 31 och bör då vara det giltiga skäl som godtar en mindre friyta än önskat. Planförslaget innebär ett viktigt tillskott av elevplatser i ett stadsdelsområde med svåra förutsättningar att tillgodose elevplatser. Därav anser utbildningsförvaltningen att den bristande friytan kan accepteras. Samtidigt bör det ses över om det går att ordna kompletterande friyta som angränsar till planområdet.

Artikel 24 anger bland annat att "Barn har rätt till bästa möjliga hälsa, tillgång till hälso- och sjukvård samt till rehabilitering." I detta avseende bör planförslagets riskfaktorer för barns hälsa bedömas. Ovanstående brist på friyta är en sådan faktor då den minskar möjligheten till lek, rörelse och rekreation vilket i sin tur påverkar barns hälsa. Den lilla friytan kommer innebära negativa konsekvenser för barns möjlighet till lek, rörelse och rekreation. Skolgårdar med större friytor, och med grönskande och varierande utemiljöer, inspirerar och ökar möjligheten till rörelse i vardagen. Stimulerande utemiljöer som är tillgängliga för alla barn är särskilt viktiga då övervikt och fetma blir allt vanligare, stillasittandet ökar och allt fler barn och unga drabbas av psykisk ohälsa (Folkhälsomyndigheten 2019).

Fysisk aktivitet har samband med flera hälsofaktorer för barn, bland annat kroppsuppfattning, psykosociala och motoriska utveckling, kognitiva förmåga, en minskad risk för benskörhet och övervikt. Den har samband med såväl fysisk som psykisk hälsa. Utomhusvistelse ger generellt mer stressreducering, återhämtning och mentalt välbefinnande (Naturvårdsverket 2011).

Utöver detta medger planförslaget flera andra risker för barns hälsa som bör tas hänsyn till och utredas vidare. Utbildningsförvaltningen vill särskilt lyfta planförslagets beskrivna risker gällande

omgivningsbuller, luftmiljö och markföroreningar vilka bör tas på allvar i vidare arbete.

Bullernivån klarar normen på 55 dB för barns friyta som gäller vid ombyggnation. Det är dock viktigt att i en helhetsbedömning notera att detta innebär negativa konsekvenser för barns hälsa då 50 dB är Naturvårdsverkets riktvärde för lek, vila och pedagogisk verksamhet liksom Stockholms stads målsättning att följa. Det är av vikt att bullernivåerna följs upp och att 50 dB eftersträvas i den mån det går.

Barn är extra känsliga för luftföroreningar och av denna anledning anser Naturvårdsverket att det nationellt miljö kvalitetsmål ”*Frisk luft*” bör eftersträvas (Sveriges riksdag, 2015). I planbeskrivningen anges att luftmiljön bedöms klara miljö kvalitetsmålen i ”stora delar av planområdet”, detta bör preciseras i andel yta samt följas upp utifrån platsens placering nära trafikleder.

Marken innehåller flera föroreningar. Enligt planbeskrivningen påträffades föroreningar i ungefär hälften av de jordprover som togs. Då barn är extra känsliga för föroreningar bör det säkerställas att föroreningarna tas om hand innan genomförande av skolbyggnationen.

Sammantaget innebär förslaget flera negativa hälsoaspekter för barn vilket bör lyftas i en barnkonsekvensanalys med syfte att se hur konsekvenserna kan mildras.

Utbildningsförvaltningen har utöver detta inget att yttra i ärendet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är medvetet om den begränsade friytan på skolgården. Bedömningen är att ny skolbyggnads placering är optimerad för att möjliggöra så stor yta som möjligt då topografin på platsen ändå inte gör marken tillgänglig i dagsläget. Placeringen minskar också buller och gör skolgården mer kvalitativ. Delar av kvarvarande naturmark kommer med största sannolikhet att nyttjas av eleverna och räknas i dagsläget inte in i friytan. Kontoret har gjort bedömningen att det finns ett flertal grönområden i närområdet som är möjliga utflyktsmål och till viss del också kompenserar för den begränsade friytan.

Stadens plan för säkra skolvägar har varit underlag till den genomförda trafikutredningen. Bedömningen är att planförslaget följer denna och att trafiksituationen i anslutning till skolområdet vid hämtning och lämning ska fungera på ett trafiksäkert sätt.

Kontoret överväger att komplettera plankartan med en bestämmelse som reglerar högsta tillåtna bullernivå på förskolegården efter samråd med miljöförvaltning och bullerkonsult. Naturvårdsverkets riktvärden om 50 dB kommer vara svåra att uppnå inom stora delar av skolgården. Ett genomförande av planförslaget innebär däremot att ljudförhållandena på skolgården blir bättre än dagens situation. Det är också möjligt att utföra mindre åtgärder inom planområdet som förbättrar ljudnivån ytterligare, till exempel kan komplementbyggnader uppföras som kan fungera bullerdämpande på specifika ytor.

Beräknade luftföroreningshalter underskrider gällande miljökvalitetsnormer med marginal. Bedömningen är att detta får ses som godtagbart för skolgården. Planbeskrivningen kompletteras med hur stor andel av ytorna inom planområdet som klarar miljökvalitetsnormerna.

En utökad miljöteknisk markundersökning kommer genomföras med fler provpunkter inom en större del av planområdet. Framför allt avses prover tas inom de ytor som idag är skolgård och det som planeras bli ny skolgård. Även barnkonsekvensutredningen kommer att uppdateras i förhållande till detta så att negativa hälsoaspekter för barn lyfts och förslag på mildrande åtgärder tas fram. Detta gäller även luftkvalitet.

Skönhetsrådet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om att finna lösningar för utökad skolgård samt att den tillkommande bebyggelsen bearbetas gällande volym och skala.

Nybohovsskolan uppfördes 1961 efter ritningar av arkitekten Sven Silow. Den är genom sin höga arkitektoniska kvalitet och anpassning till naturmarken ett tydligt exempel på välfärdssamhällets omsorg om skoleleverna.

Enligt den antikvariska konsekvensanalysen kommer skolområdets upplevelsevärden att påverkas negativt av den planerade utbyggnaden, som innebär att byggnadernas småskalighet och skolgårdens inramning av natur går förlorad. De hårdgjorda ytorna blir större och grönskan förskjuts mot skolområdets utkanter. Det gör det angeläget att den nya skolan får en omsorgsfull gestaltning och att skolgården utformas nogsamt.

Skönhetsrådet konstaterar att friytan per barn efter tillbyggnad av skolan blir 7,6 kvm. Det kan inte anses rimma med barns behov av rörelse och ligger långt under Boverkets rekommendation. I

Barnkonsekvensanalysen saknas diskussion om att skolgården är betydligt mindre än rekommenderad storlek. En översyn av skolgården föreslås för att se om en större del av gården skulle kunna bullerskyddas, t.ex. genom att anlägga bullerplank i sluttningen norr om skolan. På så sätt skulle även denna del kunna räknas in som skolgård, förutsatt att det är förenligt med bevarande av spridningssambanden. Rådet noterar vidare att skolgårdsyta tas upp av trafik för lastning och lossning. Om man finner andra sätt att hantera leveranser och att nyttja trafikytorna mer effektivt kan det undvikas att värdefull friyta brukas för leveranser som sker under en begränsad del av dagen.

Förslaget innebär att ett stort antal träd måste fällas i skogsbranten mot Essingeleden, totalt ca 125 träd varav ca 65 ekar. Av ekarna har cirka 40 en krondiameter på 10 meter eller större och ingreppet innebär en stor negativ påverkan på områdets naturvärden.

Gällande den tillkommande skolbyggnaden finner Skönhetsrådet att den förtjänstfullt fungerar som bullerskydd genom sin utsträckning och famnande form. Rådet önskar emellertid en ytterligare bearbetning av byggnaden, både vad gäller fasadens uttryck men kanske framförallt smalare gavlar för att kunna påverka hur byggnadens volym uppfattas. Detsamma gäller den nya förskolan. Eftersom den är specialritad och inte en konceptförskola finns möjligheter att bearbeta byggnadens volym och sockel. Skönhetsrådet uppskattar ambitionen att gestalta idrottshallen men anser att hallens ljussättning bör hållas till entrésidorna för att undvika att den blir en lysande lanterna ut mot Essingeleden. Rådet finner att den mörkare skogsslänten fortsättningsvis ska få råda.

En observation gällande perspektivbilden är att den synbarligen visar den nya skolan från ett tak väster om Essingeleden. Mer troligt är att de flesta kommer att uppleva den nya skolbyggnaden från bilfönstret på Essingeleden. Sett från detta perspektiv kommer den nya skolan att skära av de nedre delarna av punkthusen på Nybohovsbacken. Husen utgör en karakteristisk siluett i Stockholm.

Skönhetsrådet skickade i november 2020 en skrivelse till stadsbyggnadsnämnden, Sisab och Stadsmuseet och efterfrågade att Sisabs inventering av typdaghem ska färdigställas skyndsamt så att staden kan bedöma vilka av dessa som bör bevaras av bland annat kulturhistoriska skäl och vilka som kan ersättas. Rådet konstaterar att ännu en förskola från tidigt 1980-tal kan komma att rivas utan att en kulturmiljöanalys är på plats. Planhandlingarna innehåller endast redovisning av alternativet med en ny förskola men saknar redovisning för tillbyggnadsalternativet. Enligt rådets uppfattning

bör handlingarna kompletteras med skisser över även detta alternativ.

I barnkonsekvensanalysen framgår att barn, personal och föräldrar upplever att tillgängligheten till skolan upplevs som problematisk på grund av driftstörningsproblem i hissbanan vid Nybohovsbacken. Rådet instämmer därför i att hissbanans kapacitet måste säkerställas när ett stort antal elever beräknas tillkomma.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Gällande friytan på skolgården, se stadsbyggnadskontorets ställningstagande till utbildningsförvaltningens yttrande.

Gällande nya byggnaders gestaltning så kommer kontoret under det fortsatta planarbetet bearbeta beskrivningar och illustrationer så att kontorets intentioner med gestaltningen blir tydligare. Kontoret ska också undersöka hur ett fotomontage från Essingeleden kan bidra till förståelsen av planförslaget. Yttrandet gällande belysning av idrottshallen uppskattas. Kontoret instämmer i att idrottshallen inte behöver vara starkt lysande mot söder. Kontoret önskar dock att alla fasader har liknande belysning för att man även vid mörker ska förstå volymen. Gestaltningen av idrottshallens fasader ses över.

Någon utbyggnad av förskolan planeras inte för tillfället, enligt stadsdelsförvaltningen, men det ger en möjlighet att bygga ut förskolan i framtiden. Kontoret bedömer att platsen är lämplig för en större förskola och bedömer inte att det kulturhistoriska värdet väger tyngre än förskolebehovet.

Hissbanan ligger utanför planområdet och dess kapacitet och driftstörningsproblem är inget som kan påverkas med planläggning. Kontoret noterar problemet.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB

Från va-teknisk synpunkt kan följande anföras.

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +70 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +50 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Befintlig spill- och dagvattenledning öster om Pytsen 1 behöver läggas om för att möjliggöra byggnation av den nya skolbyggnaden. En möjlig omläggning bifogas yttrandet.

VA-anslutning - Befintlig förskola kan behålla sin förbindelsepunkt från Nybohovsbacken. Förbindelsepunkt för befintlig skolbyggnad behöver justeras utifrån planerad placering av den nya skolbyggnaden. Den planerade nya skolbyggnaden och idrottshallen kan anslutas till befintlig skolbyggnad. I planbeskrivningen föreslås det att nya VA-ledningar anläggas i den planerade angöringsvägen. SVOA anser inte att det är ett bra alternativ då det inte kommer att gå att få till självfall.

Dagvattenhantering - SVOA har under samrådet tagit del av den dagvattenutredning som tagits fram för detaljplanen (Dagvattenutredning Nybohovsskolan, Structor Mark Stockholm, 2021). Utredningen är framtagen i enlighet med stadens riktlinjer för dagvattenhantering, åtgärdsnivå för dagvattenhantering samt stadens checklista för dagvattenutredningar.

Avfallshantering - Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras in lastplatser nära utrymmen för avfallshantering och att möjlighet för säker vändning finns i form av en vändslinga.

Riktlinjer för avfallshantering säger att en väg bör vara 3,5 meter bred om trafik i en riktning tillåts och 5 meter om trafik i båda riktningar tillåts. I denna detaljplan är vägen till och från lastplatserna 3,5 meter bred trots trafik i båda riktningar. Även om ambitionen är att hämtning och lämning m.m inte ska ske inne vid vändslingan vill Stockholm Vatten och Avfall lyfta risken med att fordon ändå kör in till vändslingan vilket leder till ökad trafik i båda riktningar längs en smal väg. Om möte då sker med ett hämtfordon som kan vara 2,5 meter brett måste ett av fordonen backa längs en gång- och cykelbana intill skola och förskola.

Skola och förskola behöver ha en fettavskiljare för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. Fettavskiljaren töms från en kopplingspunkt som bör placeras så att slangdragning från hämtfordon inte blir längre än 10 meter. Mellan hämtfordon och kopplingspunkt ska det helst vara plant och fritt från hinder så som staket och buskage.

Sen 1 januari 2021 är det obligatoriskt för verksamheter att samla in matavfall. Detta kan göras genom matavfallskärl eller en kvarn kopplad till en sluten tank. Det finns kombinerade tankar, så kallade kombitankar, som hanterar både fett och matavfall.

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett miljörum och vill uppmärksamma om att följa riktlinjerna kring

kärthantering som finns i *Projektera och bygg för god avfallshantering*. Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid att det möjliggörs för insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Under det fortsatta arbetet kommer planförslagets beskrivningar och lösningar gällande dragning och anslutning av VA-ledningar ses över.

Eventuella förbättringar gällande angöring för tyngre fordon ska undersökas. Kontoret konstaterar att angöringsvägen är smal. Den är dock förhållandevis kort och har fri sikt så att eventuella mötande fordon upptäcks och kan undvikas.

Stockholm Exergi

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution:

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och regleras enligt gällande förläggingsavtal. I övrigt ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Informationen noteras.

Ellevio AB

För att klara försörjning av tillkommande bebyggelse förstärks elnätet fram till planområdet. Effektutrymme i nätstation är begränsat och Ellevio önskar därför tidiga uppgifter om planerade effektutökningar för skolans verksamheter. Planerade förändringar i anslutningars lägen behöver anmälas i god tid till Ellevio.

Ellevios befintliga lokalnät inom planområdet måste beaktas och omförläggning eller flytt av ledningar blir aktuell i samband med markåtgärder i gata och GC-väg. Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Distributionskablar för el behöver ges utrymme i allmän platsmark.

Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare. Ledningsinventering i tidigt projektskede bifogas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Informationen noteras.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Brf Tornen Nybohov

Föreningen omfattar 272 lägenheter och gränsar till planområdets norra sida. Föreningen föreslår att planarbetet avslutas och detaljplanen inte antas. Om Stockholms stad ändå väljer att gå vidare med arbetet avseende detaljplanen måste en genomgripande miljökonsekvensbeskrivning enligt reglerna i PBL och Miljöbalken först genomföras.

Trafik

Lokalgatan kommer att få en utökad belastning. Redan idag finns för få parkeringsplatser längs den gata som leder till planområdet. I planförslaget skall dessutom befintliga parkeringsplatser göras om till parkering 30 minuter för lämning och hämtning. Detta kommer inte att fungera. I dagens samhälle lämnas och hämtas elever och förskolebarn ofta med bil och de bilparkeringar som planeras kommer inte att räcka till. Dessutom blir situationen för de boende på fastigheter som gränsar till planområdet ohållbar om det blir ännu färre parkeringsplatser än idag. Rimligen borde behov av parkering lösas inom planområdet.

En del av personalen behöver färdas till sin arbetsplats med bil men här finns inte heller någon lösning på parkeringsfrågan. Det borde funnit personalparkering inom planområdet. Detta kommer ytterligare minska tillgången på parkeringsplatser för de boende i Föreningen.

Även transporter måste använda lokalgatan och det kommer inte att fungera. Detta gäller särskilt om två transporter anländer samtidigt eller i nära anslutning till varandra. Planområdet är för litet för att skapa en tillräckligt stor yta för lossning och lastning. Störningar av de som bor längs gatan riskerar att bli så betydande att de inte kan accepteras.

Idrottshallen planeras inte att primärt användas av dem som bor i närområdet. Detta innebär att ett betydande antal transporter kommer att ske. Med hänsyn till planområdets läge kommer transporter från andra bostadsområden till idrottshallen ske med bil. Inte heller för idrottshallen har frågan om parkering lösts på ett tillfredställande sätt. Idrottshallar används idag till stor del för lagsporter som handboll, innebandy, basket och innefotboll. Varje lag består av minst 10 till 12 spelare med avbytare och ledare. Detta

medför att ordentliga ytor behövs för avlämning/upphämtning och parkering för anhöriga som vill se på matcherna. Sådana ytor finns inte och det finns heller inte några möjligheter för bussar att vända eller parkera.

Skulle exploateringen genomföras kommer detta leda till oacceptabla störningar och påfrestningar genom vibrationer och buller för de som bor i områdena omkring. Detta gäller särskilt under de år som byggnation av skola, förskola och idrottshall kommer genomföras. All byggtrafik, innefattande stor tung trafik, kommer ledas in på lokalgatan till byggarbetsplatsen och sedan tillbaka igen. Någon utredning om hur detta skall genomföras och om detta kan genomföras under rimliga former finns inte.

Gångbanan är inte dimensionerad för det stora antal personer som skall nyttja den. Det är heller inte fråga om en jämn ström av personer som nyttjar den utan nyttjandet kommer ske "klumpvis", främst i samband med att skolan börjar respektive slutar.

Bergbanan är dimensionerad för 17 personer per gång och går med 5-6 minuters mellanrum. Bergbanan byggdes med tanke på äldre personer och familjer med barnvagnar. När det gäller funktionen så tas bergbanan ofta ur bruk på grund av slitage och brist på reservdelar. Vid förfrågan till SL har besked erhållits att någon ombyggnad eller renovering inte är planerad. Vad gäller transport av mer än 1000 personer två gånger om dagen så måste bergbanan räknas bort och kan omöjligen räknas som resurs vad gäller kommunikation.

Några SL-bussar finns inte som kan ombesörja transport till och från skolan vilket ytterligare försämrar tillgängligheten. Dessutom är gatorna på Nybohovshöjden inte dimensionerade för bussar och vändplaner saknas.

Buller

Enligt den utredning som företagits erhålls en rimlig bullernivå (grönt område) endast på en mindre del av skolgården närmast den nya skolan. Längre ut från skolan och runt omkring är bullernivån för hög för att accepteras. Området betecknat med grönt är för litet för att tjäna som godtagbart rastområde för 900 elever. Eleverna kommer tvingas vistas inom zoner med för hög bullernivå.

Rekreation

För de som bor i angränsande fastigheter innebär den nya skolan att en del av gångvägen nedanför nuvarande skolan försvinner när den nya skolan byggs. Den promenadväg som idag går runt Nybohov

använts i mycket stor utsträckning för motion och rekreation. Den vägen kommer nu att sluta i en återvändsgränd med försämrade möjligheter till nyttjande. Den lilla bollplanen som idag finns inom planområdet och används året runt för lek och rekreation kommer att försvinna helt vid exploateringen. På vintern spolas den och används för skridskoåkning. När den nya idrottshallen byggs kommer den stora bollplanen att halveras. Att en bollplan tas bort och en bollplan halveras får stor negativ påverkan av möjligheterna till nyttjande. Dessutom minskas intilliggande grönområde i väsentlig omfattning när den nya idrottshallen byggs vilket också är negativt, särskilt för de boende som får mindre grönområde att tillgå. Detta innebär således att möjligheter till lek och rekreation minskar vid ett plangenomförande. För de 900 skolbarnen måste skolgården och grönområdet vara för litet för att täcka behov att rekreation under raster och efter skolan. Detta kommer medföra ett icke önskvärt slitage och påverkan på de fastigheter som gränsar till planområdet, vilket Föreningen anser är en mycket negativ följd om planen genomförs.

Miljö

Läderbaggen är för sin överlevnad och fortbestånd beroende av att det finns ett "eknätverk" där ekarna är belägna på ett inte alltför stort avstånd från varandra. Föreningen anser att utförda utredningar underskattar den påverkan som fällning av ekar inom planområdet kommer att ha för Läderbaggens fortlevnad inom området. Påtaglig risk finns att Läderbaggen försvinner inom planområdet, vilket inte är en acceptabel följd av exploateringen. Här behövs ytterligare utredning för att säkerställa att Läderbaggens livsbetingelser inte får för stor påverkan genom den föreslagna byggnationen om planen genomförs.

En av de boende har framhållit för Föreningen att han under senare tid kunnat konstatera att fladdermöss återvänt till Nybohov efter flera år bortovaro. Någon utredning beträffande fladdermössens livsbetingelser inom området och den påverkan förslagen exploatering har på fladdermössen har inte företagits. Föreningen anser att planarbetet måste kompletteras med en utredning avseende fladdermössen och dess livsbetingelser så att det kan säkerställas att dessa inte försvinner igen.

El-försörjning

Föreningen har framställt önskemål om installation av laddstolpar för el-bilar men erhållit besked att tillgänglig el-kapacitet saknas. Bland de utredningar som genomförts saknas utredning om hur elförsörjningen till den föreslagna exploateringen skall klaras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanens genomförande bedöms inte förväntas medföra betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning behöver därmed inte tas fram. Däremot ska konsekvenserna av planförslaget utredas och bedömas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Planförslaget har utformats för att skapa en så bilfri zon som möjligt runt skola/förkola. Kollektivtrafik, gång och cykel prioriteras. I samband med detaljplanen ses anslutande gata och parkering över. Korttidsparkering vid Nybohovsbacken föreslås för bilburna föräldrar vid hämtning och lämning. I övrigt hänvisas till befintliga allmänna parkeringar.

Hissbanan är viktig för att ta sig mellan Nybohovsbacken och Liljeholmen. Hur den fungerar samt eventuella busslinjer hanteras utanför denna detaljplan. God kollektivtrafik såsom hissbanan är viktig för det ökade flödet av barn och personal som utbyggnaden innebär.

Varutransporter och sophantering löses på den så kallade angöringsgatan som avslutas med en vändzon dimensionerad för vändning utan backning, mellan den nya skolbyggnaden och idrottshallen.

Idrottande förutsätts i första hand komma gåendes eller med cykel och kollektivtrafik. Liljeholmen med tunnelbana, tvärbana och flera busslinjer ligger på cirka 500 meters gångavstånd. Med hissbanan kan gångvägen kortas väsentligt. Spelarbussar behöver inte direkt angöring. Detta är inte ett krav från idrottsförvaltningen och inte en förutsättning för idrottshallens placering.

Störningar under byggtiden ska minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Byggtransporter kommer att behöva angöra via Nybohovsbacken. Kontoret föreslår att alternativa byggvägar utreds.

Bullerutredningen kommer att uppdateras och kontoret avser se över om ytterligare ytor kan nyttjas för skolgård med lägre bullernivå.

I förslaget försvinner en grusplan till förmån för idrottshallen. Konstgräsplanen minskas och flyttas något för att angöringsgatan ska rymmas utan att inkräkta på parkytor. Kvarvarande plan avses att rustas upp, liksom lekparken öster om planområdet (Pandaparken). En öst-västlig gångväg försvinner och

ersättningsväg via gångvägen i planområdets norra del innebär en något längre sträcka. I det fortsatta arbetet ska möjligheten att förse ersättningsvägen med ramp ses över. Idag har den trappa på ett ställe.

Angående läderbagge bedömer kontoret att utförda utredningar är tillräckliga. Parallellt med planarbetet har naturvärdesinventeringar och ekologiskt spridningsutredning för Liljeholmen utförts. Dessa kommer i det fortsatta arbetet utgöra underlag för detaljplanen. I utredningarna föreslås skyddsåtgärder såsom att plantera ek och tall, eventuellt nedtagna träd kan placeras ut för att skapa så kallade faunadepåer och mulmholkar kan sättas upp för att främja eklevande insekter. Kontoret anser att dessa åtgärder ska arbetas in i planförslaget och angränsande upprustning av parken.

En bedömning bör göras kring möjligheten att fladdermöss finns inom planområdet.

Angående el-kapaciteten har Ellevio yttrat sig i planärendet att de avser att förstärka elnätet fram till planområdet. Effektutrymme i nätstation är begränsat och Ellevio önskar därför tidiga uppgifter om planerade effektutökningar för skolans verksamheter.

Brf Nybohovet 100

Bostadsrättsföreningen undrar hur staden ser på parkeringsfrågan. Fler lärare tillkommer, som delvis pendlar till sitt arbete med bil. Var ska dom parkera? Det är redan nu brist på parkeringar uppe på Nybohovsberget. Hur kommer staden hantera kommunikationen för den ökade mängd elever, föräldrar samt lärare till och från skolan? Hissbanan har de senaste åren gått sönder nästan en gång per vecka. Kommer det sättas in en busslinje?

Hur ser staden på den ökade hastigheten som nyligen klubbades igenom när trafiken kommer öka till och från skolan samt antal unga gående i trafiken kommer öka. Vägen är dåligt skött och redan nu har problem med god uppsyn för trafikanter till övergångsställena som finns.

Hur ska staden se till att de äldre ungdomarna som kommer börja i skolan inte kommer i kontakt med den stora mängd narkotika som hanteras kring torget? Det har under flera år varit ett stort problem här uppe med narkotikaförsäljning. Det var även en speciell insats av polisen för att försöka stävja detta problem under en tid. Vad sätter man in för extra resurser för att dessa ungdomar inte ska komma i kontakt med den narkotika som flödar i och kring

Nybohov? Vi boende ser dagligen unga människor handla narkotika.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet.

Övriga

BUMS Barns Utemiljö i Staden

Det är inte godtagbart att samla över tusen barn på en liten svårtillgänglig yta omgiven av bullrande trafikleder. Förslaget strider mot huvudmålet i stadens översiktsplan, nämligen att skapa förutsättningar för goda livsmiljöer. Det strider också mot Barnkonventionen, som är svensk lag. Enligt denna ska kommunen i alla åtgärder som rör barn i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa. I detta fall motiveras planförslaget inte av en strävan efter barnens bästa. Enda motivet till utvidgningen av denna skola och förskola är att staden inte anser sig kunna avstå annan mark för ändamålet. Detta trots att det inom Liljeholmsområdet finns tillgänglig mark som avses rymma ytterligare 12-15 000 nya invånare.

Skolan med 900 elever ligger enligt förslaget 60 m från Essingeleden och 35 m från Hägerstensvägen. Bullret på platsen är öronbedövande, upp till 75 dB. För att skydda mot bullret har skolan formats som en vinkelbyggnad med skänklar mot Essingeleden respektive Hägerstensvägen. Enligt förarbetena till planförslaget kommer eleverna att få förbud mot att vistas på den branta bullerstörda och stoftdrabbade ytan utanför vinkelbyggnaden.

På norrsidan av denna byggnad uppstår en yta ca 6 800 m² som har en störning från buller under 55 dB(A) och anses kunna utgöra skolgård. Det betyder 7.6 m² per barn. Det ska jämföras med 30 kvm som Boverket förespråkar och med genomsnittet i Stockholm som är 15 kvm per barn. De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet ska enligt naturvårdsverket ha en bullernivå som inte överskrider 50 dB. Endast den del av skolgården som ligger närmast innanför den skyddande vinkelbyggnaden har en så låg ljudnivå. Denna yta är ca 3 500 m², eller 4 m² per barn. Under alla delar av året utom sommarlovet ligger 80 % eller mer av denna bullerskyddade yta i slagskugga. Barnen blir därigenom instängda på en alldeles för liten och skuggig yta, utan möjlighet att dra sig undan.

Gårdssidan på byggnaden får en höjd på tre våningar, medan utsidan får en höjd på fyra våningar. Klassrummen ligger mot utsidan och vänder sig mot Essingeledens och Hägerstensvägens buller. Skolbyggnaden och idrottshallen kommer att bli starkt exponerade mot Essingeleden. Varje passerande kommer att undra varför Stockholms stad har lagt en skola just här.

Den utbyggda förskolan Pytsen får enligt förslaget ingen gårdsyta med bullernivå under 50 dB.

Tillfarten till skoltomten är trång och komplicerad och orsakar redan nu konflikter mellan boende, skola och föräldrar som vill lämna sina barn med bil. Utökningen av skola och förskola samt tillkomsten av idrottshall kommer att öka dessa konflikter. Bergbanans kapacitet är så låg att den är ointressant för skolbarnen och deras föräldrar.

Planförslaget bör dras tillbaka. Plats för skola och förskola bör i stället beredas inom de områden som nu håller på att planläggas, främst Lövholmen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att platsen är lämplig för en skolutbyggnad.

Befintlig skola får förbättrad bullersituation och behov finns av fler skolplatser.

Brf Stockholmsblick, Nybohovsbacken 68

Området som redan idag är både trångbott och har den lägsta andelen grönområden per capita i Stockholm förtätas nu ytterligare och kommer att påverka redan boende negativt. Avsaknad av parkeringsplatser är redan ett problem och med tillskott av nya lärare, transporter till skolan, föräldrar som kommer att lämna av och hämta sina barn morgon och kväll så kommer torget och området runt skolan bli kaotisk. Redan i dagsläget så är enbart föräldratrafiken ett stort problem. I nuläget är det 172 barn och man behöver ingen större betänketid för att förstå hur problemet blir med cirka 1000 elever. Parkeringslösningen som är föreslagen är helt otillräcklig i förhållande till storleken på utvidgningen av skolan.

Det planeras bullerskydd mot Essingeleden för skolan och barnen. Vi saknar en analys av bullerstörningar mot närliggande Brf. 500-900 barn skapar en massiv ljudkuliss som mycket väl kan klassas som hälsovådlig.

Transportlösningen idag för äldre och rörelsehindrade boende på Nybohovsbacken är att ta sig ned och upp från sina boenden med

hissbanan (Klumpen). Vi kan inte se att man har gjort någon studie på hur det ska lösas när alla elever och även deras föräldrar också kommer att nyttja hissen som max tar 17 passagerare per tur när det inte är pandemi för närvarande bara 4 passagerare per tur. Hissen är ju redan nu överfull vid rusningstid.

Då det ska integreras ett högstadium så kan man anta att rörligheten av äldre elever på Nybohovsbacken kommer att bli ganska omfattande. Vår förening likt andra föreningar i anslutning till skolan känner en stor oro för intrång och störande på vår tomtmark när man tränger in denna typ av stora enheter på en redan trång yta.

Nybohovsområdet är ju också tyvärr en plats där det förekommer ganska omfattande droghandel. Finns det några tankar eller funderingar på hur man ska hantera detta för att skydda eleverna för påverkan eller risk? Har detta hanterats och belysts i planeringen?

Vi tror att så stora enheter som planeras i detta fall inte fungerar praktiskt varken för skolan, föräldrar, lärare eller närboende då området inte har den storleken på infrastruktur som denna utbyggnad kräver.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet.

Buller i form av skrik och rop från skolbarn bedöms inte utgöra en sådan störning att den behöver utredas särskilt. En eventuell störning förekommer enbart dagtid. Kvällstid kan spel förekomma på fotbollsplanen med vissa ljud.

RL, boende Nybohov

Såsom boende i Nybohov ser jag förslaget på utbyggnad av skolan som helt förkastligt. Stor skola på ett mycket litet område, med begränsad tillfart och ingen kommunal trafik förutom en gammal hissbana från 1960-talet som tar oss upp/ner till en inglasad gång till Liljeholmens T-bana. Hissen tar i bästa fall 17 personer. Mindre om barnvagnar eller rullatorer ska med. Nu i Covid-tider max 4 personer. Då blir det många och långa väntetider när fler behöver/vill åka hissen såsom barn som kommer för sent till skolan. Till det ska man inräkna alla de boende här i området som använder hissen. Ofta är den trasig, då kan kanske finnas en taxibil som tar 4 personer, var 20:e minut. Annars får man gå uppför/nerför Nybohovsbacken eller via skogen, där det finns trappor och branta backar. Till förskolan är det tungt att dra barnvagn uppför. Oavsett

vilken väg man väljer. Vid vintertid och dålig snöröjning, som det oftast är, blir det tyngre.

Redan idag är det många föräldrar som kör sina barn till skola/förskola och då är det mycket trafik som korsar gåendes väg över torget, till bostäder, affär och hissband. Med det planförslag som finns, blir det ännu värre. Med en vändplan framför fontänen försvinner en bit av det lilla torget. Den planerade "mötesfickan" verkar hamna framför gångvägen som leder till och från höghusen.

Att ta bort P-platser och göra korttidsparkering försvårar för de boende då det är brist på p-platser här.

Skogen som finns, behövs för att dämpa buller och avgaser från, främst Essingeleden. Både för skola och boende. Buller och avgaser är redan idag höga och kommer inte att minska över tid. Snarare öka över tid, då trafiken ökar. Ur barnperspektiv kan ju inte det vara bra att ha en skola så nära Essingeleden. Det borde ha satts upp ett bullerskydd för många år sen. Ska dessutom vara handikappvänligt, vilket jag ser svårigheter i, med tanke på tillgängligheten.

Vår promenadväg bakom höghusen och skolan ser ut att försvinna. Den används flitigt av boende. Idrottshallen kommer också att dra till sig mer trafik då den ska användas kvällar och helger.

Det blir ju en väldigt stor ökning av trafik, elever, personal samt övriga på detta lilla område, Nybohov.

Den boende anser att man ska stoppa planerna för F-9 skola i Nybohov. Bygg en ny skola nere på det planerade Lövholmen. Bättre tillgänglighet för alla med gångväg och kommunal trafik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet.

IH, boende Nybohov

Observationer som ligger till grund för inventeringstillfället av trafiksäkerheten som är gjorda 2017-2018 innebär inte bara en osäker uppskattning. De är efter dessa år inte ens relevanta. Bebyggelsen har ökat längs hela Nybohovsbacken och därmed trafiken. Elsparkeyklar har kommit till som färdmedel och körs fram på trottoaren i flygande fläng. Och med så stor tillströmning av elever lär dessa cyklar breda ut sig än mer.

I planförslaget ska samtliga trafikantgrupper beaktas men det är bara barnens trygghet som belyses. Vi är fortfarande många äldre som bor i Nybohov och som ser att vårt behov av transport upp och ned för berget via hissbanan har mycket att önska. Sedan Coronautbrottet tillåts endast 4 individer i "hissen". Dessutom är den alltför ofta ur funktion och någon ersättningsbuss är det inte fråga om. Fyrsitsig gul taxi har gällt senaste året. Två minuters färd har nog ingen varit med om även om det går relativt snabbt. För att ge plats åt behövande så har skolbarnen uppmanats att gå upp och ned. Som högstadielärare lär man inte bry sig om det.

Att anta att eleverna kommer från närområdet är bara en hypotes eftersom det fria skolvalet finns och säkert är här för att stanna. Nybohov har trots allt en begränsad yta och det framträder än mer när det är beläget uppe på berget. Att klämma in så många som 900 elever samt personal på 150 (oräknat förskolan) kan inte vara praktiskt genomtänkt, var dessa elever än kommer resande från. Konsekvenserna vet vi inget om men kan befara "att det blir liv och rörelse" inte bara av det angenäma slaget.

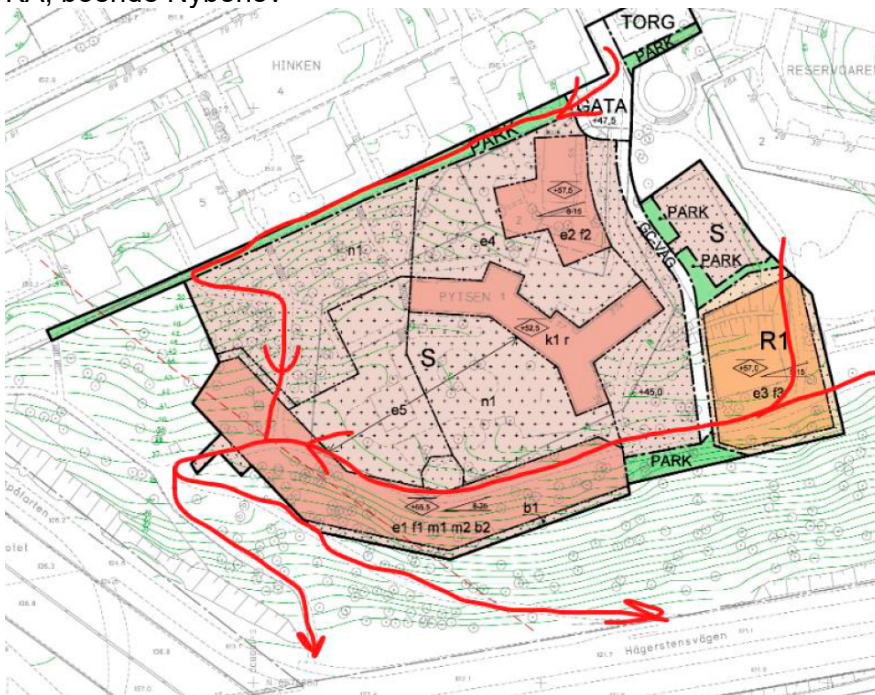
Nybohovs grönytor behövs för människorna stora som små. Byggnation av skola; förskola och vägar i detta begränsade område kan inte beaktat konsekvenserna på sikt. Bättre förslag är att bygga ut skolan genom att göra om SIHS lokaler till skolverksamhet. Är det något som skapar otrygghet i Nybohov så är det inte trafiken utan en del av de boende i hotellhemmet. Polisen har faktisk kunskap om vad som sker då uttryckning till hotellhemmet ofta förekommer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En uppdatering av trafikutredningen övervägs. Troligen innebär de nybyggda bostäderna utmed Nybohovsbacken ingen större påverkan på planområdets trafik eftersom de boende i första hand rör sig nedåt Nybohovsbacken.

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet.

KA, boende Nybohov



Det verkar som att alla GC-vägar från Reservoiren/torget ner mot Hägerstensvägen kommer att försvinna. Detta försvårar framförallt cykelresor till/från Aspudden samt vidare söderut längs Södertäljevägen/Årstabergsvägen.

Varför ska park anläggas längst den norra existerande GC-vägen? Kommer alternativ resväg ner för backen att anläggas ner från östra sidan av nybygget? Ser ni en risk att obehöriga kommer att "gena" via nordvästra sidan på nya byggnaden (e1)?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Alternativ gångväg finns idag ytterligare längre väster om de inritade pilarna. Den har dock en trappa. Kontoret ser i det fortsatta arbetet över om ramp eller liknande kan anläggas utan för stort intrång på vegetationen. Den yta i norra kanten av planområdet, markerad PARK, avser befintlig gångbana. Det ska fortsatt vara gångbana, men markeras som park, vilket kan missförstås. På längre sikt kan den nord-sydliga föreslagna GC-vägen förlängas söderut, men det behöver i så fall ske i samband med andra nybyggnadsprojekt och troligen behöva ske med omfattande ramper. I övrigt föreslås inte någon ytterligare resväg ner för backen. Nordväst om skolbyggnaden blir marken mycket brant och risken för att den ska användas som genväg bedöms som liten.

KB, boende Nybohov

Varför kollar man inte på en alternativ väg till skolan som inte gör att alla bilar och barn ska förbi vårt hus. Idag åker det förbi runt 30

bilar varje morgon och eftermiddag, plus lastbilar med leveranser. En ökning från 170 elever till 900 kommer då resultera i en extrem ökning av trafik här. Tyvärr respekterar inte de bilar som kör idag hastighet och har inte alltid koll på andra barn och djur. Detta kommer bara bli värre. Hur ser planen ut för att inte göra Nybohovsbacken till ett oattraktivt bostadsområde?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet. Kontoret ser i övrigt att en ny skola, förskola och idrottshall kan bli ett positivt tillskott.

ET, boende Nybohov

Kommer konstgräsplanen att ligga där den är idag? Jag antar att den även kommer att renoveras då det är stora hål i den idag. Kommer det finnas någon grusplan kvar, som i år nyttjades frekvent då det spolades för skridskobana. Det hade varit fantastiskt att kunna åka skridskor här uppe på Nybohov.

Kommer gångvägarna som finns runt skolan idag finnas kvar? Även de som går ner till Hägerstensvägen?

Vad kommer att hända med bilvägen som finns idag till skolan? Antar att det blir mer bilar till skolan då den blir större och mer personal/föräldrar om lämnar/hämtar. Det vore bra om man kunde göra en bilväg för endast behörig trafik. Alternativt en bom som hindrar obehöriga. Idag är det inte optimalt då bilar parkerar på vändplan utanför förskolan då många barn går själv till skolan. Bilisterna tänker tyvärr för mycket på sig själva och är stressade på morgonen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Konstgräsplanen föreslås minskas något och renoveras därefter. Grusplanen finns inte kvar i det aktuella förslaget. En av gångvägarna mot Hägerstensvägen tas bort. Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet.

ML, boende Nybohov

Det är positivt att ni vill bygga ut förskolan och skolan, samt att ni vill lägga till en ny idrottshall

Jag läser i förslaget att ni vill ta bort/förändra gångvägen i öst-västlig riktning som idag ligger söder om skolan. För oss som bor i Nybohov och vill gå till Midsommarkransen med barnvagn så är det den bästa vägen. Gångvägen som går norr om skolan är väldigt brant i partier och har trappor. Det är förstås möjligt att gå ner för

hela backen och gå runt till Midsommarkransen/Aspudden, eller att gå över E4:an och ner genom Aspudden mot Midsommarkransen, men det är tråkigt att områdena (som redan är lite splittrade p.g.a. de stora vägarna i området) får lite sämre förbindelser.

Jag skulle absolut helst vilja se att ni försöker behålla den gångvägen på något sätt, eller att ni rustar upp och förbättrar gångvägen norr om skolan som inte är särskilt anpassad för de som har barnvagn med sig.

Jag saknar information om vad som ska hända med Pandaparken i detaljplanen. Trots att många barnfamiljer bor i Nybohov, så finns det inte så många lekparkar. Pandaparken är en uppskattad allmän park och jag skulle gärna se att den blir kvar och upprustad. Kanske ytterligare allmän lekpark är möjlig?

Med ny bebyggelse längre ned i Nybohovsbacken så är det lite tokigt att det finns en till synes övergiven lokal på torget (bredvid livsmedelsbutiken Handlarn). Det är ett fint litet lokaltorg och det vore ju helt suveränt med ett litet café eller restaurang i de lokalerna. Varför inte Liljeholmens bibliotek med tillhörande café? Jag vet att tankar funnits på bibliotek i Liljeholmens galleria, men med tanke på att skolan ligger uppe i Nybohov så vore det inte fel med ett bibliotek där. Hoppas verkligen man tar chansen att rusta upp torget när man tar tag i skolan och området runt den.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret ser i det fortsatta arbetet över om ramp eller liknande kan anläggas utan för stort intrång på vegetationen vid den alternativa gångvägen i norra kanten av planområdet. Parken öster om planområdet, Pandaparken, påverkas delvis av den nya idrottshallen. Lekytan ser därför över och rustas upp i samband med byggnationen. Förslaget om torget noteras.

AA, AS, boende Nybohov

Redan i dagsläget är området kring Liljeholmen avsevärt förtätat. Utöver projektet i Liljeholmens centrum planeras bland annat omfattande exploateringar av Marievik, Kvarteret Stora Katrineberg, Kvarteret Tryckeriet och Lövholmen. Flera av de planerade projekten redovisar bristfälliga parkområden och/eller skolmiljöer vilket innebär att ytterligare grönområden kommer att försvinna medan antalet invånare som ska kunna fungera i området ständigt ökar. Belastningen på grönområden och trafikmiljö i Hägersten-Liljeholmen är redan i dag stor vilket bland annat medför en negativ miljöpåverkan och en dålig trafikmiljö. Vi upplever området som överbefolkat och ytterligare förtätning av Nybohov i form av utbyggd skola, förskola och idrottshall medför risk för

folkhälsan såsom stress i och med trängsel, buller och trafik. Vi är av angivna skäl negativt inställda till den omfattande utbyggnad som planförslaget i nu aktuell utformning innebär.

Den planerade utbyggnaden av Nybohovsskolan är för omfattande. Med tanke på att Barnkonventionen blev lag i Sverige 1 januari 2020 är det väsentligt att barnens bästa kommer i första rummet. Enligt denna ska kommunen i alla åtgärder som rör barn i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa. Det är svårt att se hur planförslaget är en strävan efter barnens bästa. Det skulle kunna tolkas som att motivet till utvidgningen av denna skola och förskola är att staden inte anser sig kunna avstå annan mark för ändamålet. Vilket kan uttryckas med andra ord: "Den nya byggnaden blir en bullerskärm mot Essingeleden" (mitt i Söderort, 23: 2021). Detta trots att det inom Liljeholmsområdet finns tillgänglig mark som avses rymma ytterligare 12 000 -15 000 nya invånare. Vi har svårt att se det rimliga i att samla över tusen barn på en liten yta omgiven av bullrande trafikleder, varav en är Essingeleden – som med sin åtta kilometer långa stadsmotorväg, som del av E4 och E20, är Sveriges mest trafikerade vägsträcka.

Tillfarten till skoltomten är trång och komplicerad och orsakar redan nu problem för boende, skola och föräldrar som vill lämna sina barn med bil. Utökningen av skola och förskola samt tillkomsten av idrottshall kommer att öka dessa problem. Bergbanans kapacitet är så låg att den är i dagsläget inte ett rimligt alternativ för skolbarnen och deras föräldrar. Bergbanan är viktig men är ofta ur funktion och av så speciell modell att den inte kan ses som ett pålitligt transportmedel som är att räkna med.

Trafiksituationen i Nybohovsbacken är mycket ansträngd. Sett till gatans ringa kapacitet är det redan i dagsläget en omfattande trafik bestående av bland annat privatbilism med hög fart samt leveranser och avfallstransporter. Vi uppfattar att mängden trafik och därmed miljöfarligt utsläpp i form av avgaser i området kommer att öka väsentligt i och med de tillkommande bostäder och verksamheter som nu planeras. Genom den planerade exploateringen av Liljeholmstorget, kommer trafiken avsevärt att öka. Vi befärar också att bullerpåverkan för befintliga bostäder i Nybohovsbacken kommer att öka. En av anledningarna är att det sannolikt kommer att bli en mängd varutransporter med företrädesvis mindre fordon (upp till lätta lastbilar) samt en ansenlig del personangöring vid den nya angöringsplats som planeras nedanför Nybohovsbacken på Hojgränds östra sida. Det framgår inte tydligt av bullerutredningen om den ökade trafikmängden har beaktats vid bedömningen av bullerpåverkan för befintlig bostadsbebyggelse i Nybohovsbacken.

Eftersom många barn kommer att bo i andra områden än det absoluta närområdet, kommer de med allra största sannolikhet att skjutas av sina föräldrar, särskilt eftersom vägen upp till skolan är brant. Åtminstone två problematiska konsekvenser kan identifieras. Transport av barn och förnödenheter kommer rimligen att avsevärt öka. Nybohovsbacken har under sommaren 2021 fått streckad mittlinje och en ökad hastighet från 30 km till 40 km, utan vägbulor. Med tanke på de flerbostadshus som tillkommit sedan angiven mätning är trafikintensiteten högre och bilarna kör fortare än tidigare, vilket kan leda till fler olyckor. Slutsatser hänvisar till statistik 2012-2017 vilket ger en missvisande bild då området inte var tillnärmelsevis bebyggt i den utsträckning det är idag. Följande utsaga bidrar till beslutsunderlag: "Barnen antas även till viss del röra sig tvärs Nybohovsbacken. Vägen är lågt trafikerad och trafiksäkerhetsåtgärder i form av avsmalningar har anlagts vilket bidrar till god trafiksäkerhet." Detta synes baserat på ett platsbesök kl. 07:30 - 08:30, i november 2017. Viktigt att vidare betona, är att belastningen inte kommer att begränsas till vanlig skoltid, utan det kommer att vara en ökad intensitet när flertalet boende i området har kommit hem efter skola och arbete och för återhämtning och dygnsvila. Då fortsätter bilkörandet att belasta den redan utsatta Nybohovsbacken med transporter till kvälls- och helgaktiviteter i idrottshallen.

Vi vill också påpeka att det redan i dagsläget finns stora parkeringsproblem i området och att man befärrar att situationen kommer att förvärras genom den ökade trafik som kan förväntas genom förtätningen men också genom att befintliga parkeringsplatser i Trekantsparken byggs bort. När det gäller den planerade exploateringen av Liljeholmstorget är det i viss mån oklart vilket parkeringstal som kommer att användas för projektet, men av trafikutredningen (Tyréns, 2020-11-25, Dnr 2018-14587) framgår att det projektspecifika parkeringstalet för bostäder efter reducering kan sättas till 0,16 vilket får anses vara mycket lågt, även med hänsyn till det kollektivtrafikhärläget. Denna situation torde knappast förbättras med utbyggnad av skola, förskola och idrottshall.

Avslutningsvis, med hänsyn till vad som ovan anförts om planförslagets negativa inverkan för barnen samt för natur- och boendemiljö, bör kommunen dra tillbaka detta planförslag. Plats för skola, förskola och idrottshall bör i stället beredas inom de områden som nu håller på att planläggas, främst Lövholmen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet. En uppdatering av trafikutredningen övervägs.

MW, JW, boende Nybohov

Vi inser behovet av fler elevplatser, men tycker att förslaget bortser från de begränsningar som finns genom att Nybohov ligger på en kulle, att skolan ligger vid en återvändsgata och att ingen plats finns för en utbyggnad av transportvägar. Nybohov ligger på en höjd ovanför Liljeholmen och dit leder en gata, Nybohovsbacken. Den har nyligen bebyggts med 14 bostadshus, gatan har gjorts smalare och antalet parkeringsplatser har minskats. Samtliga transporter till Liljeholmsgallerian, går via Nybohovsbacken till gallerians lastkaj. Så belastningen på den enda gatan är redan nu hård.

Det bor många gamla människor här uppe, en del så gamla att de bott i området ända sedan det byggdes 1960. En del har rullatorer. De flesta orkar inte gå i backen, och värst är det på vintern när det är kallt och isigt. Här bor också ett stort antal barnfamiljer, många med barnvagn. Gamla och unga ska komma ner för backen för att handla på Liljeholmstorget och sedan upp igen. För dem är detta också ett stort problem, inte minst på vintern.

För att underlätta för boende finns en hissbana, byggd 1961. Den förflyttar sig 200 meter uppåt i sidled, vilket tar tre minuter åt vardera hållet. Dessvärre är den underdimensionerad. I rusningstid kan man få vänta på nästa eller hissen därefter. Hisskonstruktionen är gammal och går sönder ofta. Reservdelar beställs då från Tyskland och det tar tid (i allmänhet tre veckor) innan de kommer, så att hissen kan lagas. Under tiden ersätts hissbanan med inhyrda taxibilar. Av snålhet får dessa bara åka tre gånger i timmen åt vardera håll. Dessutom får bara fyra passagerare plats åt gången.

Det finns också en specialbusslinje 907 ("Närtrafiken – den lilla bussen som kör dig riktigt nära") som är avsedd för människor med funktionsnedsättning, och som går förbi några gånger om dagen mellan 9.00 och 16.00 som ett alternativ till färdtjänst.

Många av barnen på förskolan bor inte här på Nybohov och ska också hit med föräldrar, barnvagn och eventuella syskon. Den nuvarande förskolan ska dessutom byggas om och ut till mer än det dubbla antalet förskoleplatser.

I framtiden ska det finnas plats för 900 elever och ett stort antal lärare, som också ska uppför backen till skolan och hem på

eftermiddagen. Om alla är beredda att gå kanske det löser sig. Det blir ändå en röra utan like.

Vi hade så när glömt att nämna att det redan idag finns många bilburna föräldrar som parkerar på våra gräsmattor och därmed kör sönder dem för att kunna lämna sina barn på morgnarna och hämta på eftermiddagen. Det blir än mer kaotiskt i framtiden, eftersom det skapar väldigt trängsel när bilarna kommer och ska åka igen på en väldigt smal väg.

Lilla Nybohov är inte byggt för att härbärgera så många elever, förskolebarn, föräldrar, lärare, förskollärare, bilar, lastbilar som ska leverera livsmedel till skolmat, sopbilar och mycket annat. Och var ska alla barn tillbringa sina raster? Frågorna hopar sig och vi undrar om förslaget är så genomtänkt.

En ny skolbyggnad där skolan undervisar högst 500 elever vore kanske en möjlighet. Och en skolbuss vid dagens början och slut från Liljeholmen skulle kunna släppa av eleverna vid buss 147:s hållplats Nybodahallen på Hägerstensvägen, så att inte alla behöver passera den slitagekänsliga ”knutpunkten” mitt uppe på Nybohov. Transporter till skolan skulle också kunna ske den vägen. Alltså, vi förordar en varsammare utbyggnad, färre elever och att man avlastar Nybohovsbacken och Nybohovstorget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet.

MG, boende Nybohov

Vår bostadsrättsförening brf Nybohov 1 hyser SL som sköter hissbanan. Det är en miserabel historia där de har flyttat fram ombyggnationen ett flertal gånger. Vi vet ännu inte när de kommer igång. Skulle det bli fler elever blir det totalt kaos under morgon och eftermiddagstimmar då många åker. Vi har under Covid fått se våra gamlingar släpa sig upp för backen med sina rullatorer då SL valde sätta in taxibilar då hissbanan som vanligt stod still under flera månader. De byggde om hissen för cirka 15 år sedan. Den blev inte tillförlitligare, dessutom tog den färre passagerare och körde långsammare. De svarar inte på mejl från hyresvärderna, inte heller när de har anlitat advokat svarar de på advokaten mejl. Att SL skulle lyckas lösa hissproblemet låter inte troligt. Min fru är lärare på Fridhemsplans skola. Hon har 40 års erfarenhet med förskolebarn. Hon har de senaste 20 åren arbetat med 6-åringarna som nu ska bli de nya förstaklassarna på Fridhemsskolan. Hon menar att det är djupt olyckligt att ”blanda” lågstadieskolor med 7-9

klassare på samma skolgård. Spännvidden av aktivitetsbehov och sättet att agera blir nästan alltid negativt för de yngre som känner sig otrygga.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar informationen om hissbanan.

MR, boende Nybohov

Jag har bara en önskan och det är att promenadvägen längs bergskanten får vara kvar. I övrigt ser det trevligt ut.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En öst-västlig gångväg försvinner och ersättningsväg via gångvägen i planområdets norra del innebär en något längre sträcka. I det fortsatta arbetet ses över om ersättningsvägen kan förse med ramp. Idag har den trappa på ett ställe.

CL, boende Hägersten

Trafiksituationen i Nybohovsbacken är mycket ansträngd. Sett till gatans ringa kapacitet är det redan i dagsläget en omfattande trafik bestående av bland annat privatbilism i hög fart, fartgupp saknas och hastigheten har nyligen höjts från 30 till 40 km/h samt leveranser och avfallstransporter. Mängden trafik och därmed miljöfarligt utsläpp i form av avgaser i området kommer sannolikt att öka väsentligt i och med de tillkommande skolbyggnader och idrottshallar som nu planeras. Detta beror på att upptagningsområdet för verksamheterna är betydligt större än Nybohov, och i brist på andra alternativ kommer en stor andel föräldrar att skjutsa sina barn med bil, inte minst till förskolan. Även varutransporter kommer högst troligt att öka betydligt mer än vad utredningen visar. Att räkna trafikvolym vid ett enstaka tillfälle, en udda tid på året dessutom, kan inte anses ge en representativ bild.

Den förändrade trafikmiljön i Nybohovsbacken och dess konsekvenser för såväl boende som miljön i övrigt är något som det är önskvärt att kommunen närmare utreder och tar hänsyn till i det fortsatta planarbetet. Det är också önskvärt att staden inom ramen för planeringen av Nybohovsskolan ordentligt låter utreda möjligheten till alternativa angöringsvägar till skolan via exempelvis Hägerstensvägen. Alternativ till angöring via Nybohovsbacken förefaller enligt tillgänglig dokumentation ha rutinmässigt förkastats utan rimlig och avvägd motivering.

Det finns en stor risk att bullerpåverkan för befintliga bostäder i Nybohovsbacken kommer att öka. En av anledningarna är att det sannolikt kommer att bli en mängd varutransporter med

företrädesvis mindre fordon (upp till lätta lastbilar) samt en ansevärd del personangöring vid den utbyggda skolan, nybyggda förskolan samt inte minst idrottshallen. Den i dag befintliga bostadsbebyggelsen i Nybohovsbacken existerade inte vid starten av planläggningen av skolan och har förmodligen lämnats helt eller delvis utan avseende. Det är ändå frågan om fjorton hus om ca fem våningar vardera med totalt upp till ett tusental personer boende som berörs.

Avslutningsvis, med hänsyn till vad som ovan anförts om planförslagets negativa inverkan på boendemiljö, måste kommunen väsentligt omarbета planförslaget för att begränsa bebyggelsens påverkan på nu nämnda värden. Därtill måste kommunen närmare utreda vilken betydelse den föreslagna bebyggelsen får för alla som bor eller vistas regelbundet i området, bland annat vad avser trafikmiljö och bullerpåverkan. Alternativ angöring, minskning av projektets omfång eller en omlokalisering till Lövholmen är rimliga alternativ för omarbetning. Lövholmen är dessutom betydligt bättre ut angöringssynpunkt då det inte är uppförsbacke dit, finns både tvärbana och flera busslinjer samt kommer att bebos av en stor del av skolans framtida elevunderlag.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående angöring för biltrafik och parkering, se kommentar till Brf Tornet. En uppdatering av trafikutredningen övervägs. Inledningsvis utredde staden alternativa angöringsvägar men topografin gjorde att alternativa förslag förkastades.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikt identifierats mellan de boendes oro för ökad trafik och möjligheten att skapa många skolplatser. Intressekonflikt finns även mellan bevarandehänsyn till kulturhistoriska värden och behov av skol- och förskoleplatser.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen är lämplig för skola, förskola och idrottshall trots utmaningar med närheten till Essingeleden, med dess störningar, och att platsen endast nås via en väg. Kontoret förordar att byggnadsvolymer ligger kvar i samma omfattning och att inte någon sänkning av skolbyggnaden görs.

Kontoret föreslår att synpunkten att bevara förskolans nuvarande byggnad på grund av visst kulturhistoriskt värde inte tillmötesgås.

Gestaltningen av idrottshallens fasader ses över och byggnaderna justeras något genom möjlighet för solceller och gröna tak på komplementbyggnader. Planbeskrivningen kompletteras kring gestaltningselement som socklar och avfasade gavlar.

Att skapa mer friyta för skol- och förskolegård är en svårighet. I samrådsförslaget har ytorna studerats för att skapa så mycket friyta som möjligt. Kontoret ser över möjligheten ytterligare.

Föreslagna förändringar

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

- idrottshallens gestaltning ses över
- bullernivå på förskolegården
- rening och fördröjning av dagvatten, miljö kvalitetsnormer för vatten
- planbestämmelse för reglering av högsta tillåtna stomljud uppdateras
- bullerutredning uppdateras
- en utökad miljöteknisk markundersökning kommer genomföras med fler provpunkter.
- luftkvalitet
- transport av farligt gods
- kommande fastighetsreglering och infartslösning
- riskutredningen uppdateras
- framkomligheten vid brand, brandpostnät
- förslag för utveckling av resterande park öster om skolan, ytterligare grönkompensation.
- vibrationsutredning uppdateras.
- trappan väster om planområdet ses över om ramp kan skapas
- angöring och parkering
- illustrationsvy från Essingeleden
- dragning och anslutning av VA-ledningar

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

Pia Ölvebro
enhetschef Västra Söderort

Carl-Henrik Barnekow
stadsplanerare