

Utställningsutlåtande nr 2

Detaljplan för Postgården 1 m fl (Etapp 2 södra) i stadsdelarna Årsta och Östberga i Stockholm

Dp 2013-00525

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Utställning nr 2	3
Synpunkter inkomna under utställning nr 2	3
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	13
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	14
Synpunkter inkomna under samråd och utställning nr 1 och nr 2 som ej tillgodosetts	28
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	29

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra del av den andra bebyggelseetappen på Årstafältet. Planen innehåller byggrätter för ca 743 bostäder, stadsdelstorg, livsmedelsbutik, en förskola, centrumändamål och nätstation. Planförslaget ställdes ut för utställning nr 2 2021-12-01 – 2022-01-18

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- En villkorande bestämmelse som reglerar att skyfallsåtgärd ska anläggas anläggs vid den planerade ytan på stadsdeltorget.
- Införandet av ett u-område inom kvarter A i syfte att säkerställa allmän tillgång till servisledning till intilliggande fastighet.

- En villkorande bestämmelse som anger att där så bedöms lämpligt ska förstärkningsåtgärder ska genomföras.
- Genomförandetiden har ändrats från 5 år till 7 år för att bättre samspela med projektets utbyggnadstakt.
- Planbeskrivningens genomförandedel kompletteras med förtydliganden i beskrivningen av de fastighetsrättsliga konsekvenserna i enlighet med lantmäteriets yttrande.
- Dagvattenutredningen kompletteras med anledning av de synpunkter som inkommit under utställningen gällande detaljplanens påverkan på miljökvalitetsnormerna.
- Bullerutredningen för kvarter B uppdateras med en tydligare beskrivning hur kvarteret hanterar buller från huvudgatan.

Efter utställning nr 2 har ytterligare behov till revidering uppstått utöver de revideringar som föranletts av de synpunkter som kommit in under utställningen. Följande förändringar föreslås i planförslaget:

- En utformningsbestämmelse för kvarter B som medger att del av bottenvåningen får utformas med ett extra våningsplan.
- En höjning av totalhöjden i kvarter B för att tillgodose möjligheten att kunna bygga stommar i trä. Justeringen innebär ingen utökad bygg rätt och inte heller att några fler våningsantal kan tillskapas.
- En bestämmelse för kvarter E införs som anger hur stor del av kvarteret som får byggas ut.
- En justering av utformningsbestämmelsen om bröstningshöjd för att på ett bättre sätt tillgodose förutsättningarna för de större kvarteren.
- En omarbetning av bestämmelse som reglerar teknikutrymmens indrag från gata i syfte att underlätta för genomförandet för några av kvarteren.
- En justering av utfartsförbudet för kvarter D där det tas bort vid kvarterets sydvästra sida.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra del av den andra bebyggelseetappen på Årstafältet. Planområdet ligger centralt i den nya stadsdelen och är av stor betydelse för att genomföra idén om att länka samman den nya bebyggelsen på Årstafältet med intilliggande stadsdelar och skapa en levande stad. Planen innehåller byggrätter för ca 743 bostäder, stadsdelstorg, livsmedelsbutik, en förskola, centrumändamål och nätstation.

Utställning nr 2

Aktuell detaljplan ställdes ut under perioden 2021-12-01 – 2022-01-18. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2021-12-01. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under utställning nr 2

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

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljökvalitetsnormer för vatten samt översvämningsrisk och geotekniska risker.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen påtalar att Stockholm stad i utredningen Årstafältet – PM MKN Årstaviken (Sweco, 2021-09-10) visar en minskning av föroreningsbelastning i dagvattnet från Årstafältet i stort och inte specifikt för planområdet. Beräkningen bygger på att dagvatten hanteras lokalt inom planområdet. Det är positivt att planens dagvatten hanteras som del av ett större system. Men för att kunna bedöma den enskilda detaljplanens bidrag av dagvatten och möjligheterna att följa MKN vatten för Årstaviken, behöver det vara tydligt vilka åtgärder som ska genomföras för att omhänderta dagvatten från planområdet samt vilken reningseffekt åtgärderna väntas få. Åtgärdernas effekt bör verifieras med framräknade fördröjningsvolym och mängden transporterade ämnen.

Länsstyrelsen uppmärksammar att Stockholms stad sedan föregående granskning har reviderat strategin hantering av skyfall inom planområdet och dess intilliggande etapper. Staden avser leda skyfallsvatten via ett tråg över torget mot skyfallsdammarna. För att säkerställa åtgärden anser Länsstyrelsen att kommunen behöver reglera tråget i plankartan. Enligt *PM – Skyfallshantering i etapp 2N, 2S och 3 utan utbyggd etapp 7* (Sweco, 2020-11-09) kommer det område som omfattas av etapp 7 att få en förvärrad översvämningssituation vid genomförandet av aktuell plan. Om

etapp 7, där staden planerar för en skyfallspark, inte byggs innebär det stora konsekvenser för befintlig bebyggelse inom det området. I planbeskrivningen står att fastighetsägaren är införstådd med konsekvenserna, men Länsstyrelsen anser inte att det är tillräckligt. De vattendjup som presenteras på s. 6 i utredningen visar djup på upp till 2 m intill den befintliga byggnaden, vilket kommer att innebära en stor risk för människors säkerhet. Staden behöver enligt Länsstyrelsen klargöra hur översvämningensrisken ska hanteras fram till dess etapp 7 byggs respektive om etapp 7 inte alls byggs.

Geoteknik

Länsstyrelsen anför i sitt yttrande att det för att klara stabiliteten i de områden där marken kommer höjas krävs det enligt *PM Geoteknik, planeringsunderlag för detaljplan kvarter 2S* (WSP, 2021-02-03) att förstärkningsåtgärder vidtas. Kommunen behöver säkerställa detta genom villkor i plankartan.

Ellevio

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och hänvisar till tidigare yttrande vid granskning samt lämnar kompletterande och förtydligande synpunkter. Ellevio har en urdrifftagen 33kV-kabel längs Sandfjärdsgatan och påvisar att om kabeln exponeras i samband med projektet bör de kontaktas för samråd. Gamla kablar kan kapas bort för att bereda plats till nya installationer.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi anför ingen erinran gällande distribution av fjärrvärme/fjärrkyla. De informerar även att ledningsfrågor kopplat till befintlig och planerad fjärrvärme i området hanteras i pågående ledningssamordningsarbete. Gällande undermarksanläggningar har de inget att erinra.

Kommunala Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten meddelar följande: Bestämmelser för lokalgata (GATA2 och GATA3) i sydvästra delen av planområdet saknar anknytning till annan gatumark (allmän gata) inom planområdet respektive inom angränsande gällande detaljplaner. Detta innebär att man utifrån gällande planbestämmelser i angränsning till planområdet inte kan ta sig ut till det allmänna vägnätet. Detta kan bli problem vid genomförande av detaljplanen då fastigheter behöver ha tillgång till utfart till det allmänna vägnätet i vid tillfället gällande detaljplaner. Illustrationslinjer i svart inom och utom planområdet upplevs svårt att tolka vad de avser och vilket syfte illustrationerna utom planområdet har. Under ”Användning av mark” saknas parkering

angiven som användning som möjliggörs inom kvartersmark samt parkering och elnätstation saknas under beskrivning av vilka användningar som möjliggörs inom Kolonilotten 1 respektive Postgården 1.

Under ”Fastighetskonsekvensbeskrivning”.

- Under ”Inlösenrätt/-skyldighet avseende allmän plats” finns ett stycke om mark avsatt för allmän gångtrafik, något markreservat för detta ändamål saknas i plankartan och dess bestämmelser.
- Under ”Kolonilotten 1” beskrivs att befintliga ledningsrätter finns inom fastigheten, men det framgår inte att det även finns befintliga servitut.
- Under ”Årsta 1:1” finns två stycken som beskriver förhållanden vid Asplången 1 respektive Narven 1, dessa områden ingår inte i planområdet och det som beskrivs är inte fastighetsrättsliga konsekvenser av planförslaget.
- Under ”Årsta 1:1” saknas information att det finns befintliga servitut inom planområdet.
- Under ”Ledningsrätter” saknas information om avtal finns eller inte mellan parterna för de ledningsrätter som anges ska omprövas eller upphävas i samband med omförläggning. Det framgår inte heller om ledningsrätterna får planstöd eller inte.
- Under ”Servitut” saknas information om avtal finns eller inte mellan parterna för de servitut som anges ska omprövas eller upphävas i samband med omförläggning. Det framgår inte heller om servituten får planstöd eller inte.
- Under ”Servitut” finns servitut 08/21306.1 inom Asplången 2 angivet. Varken fastigheten Asplången 2 eller servitut 08/21306.1 är belägna inom planområdet.
- Under ”Arrenden och nyttjanderätter” anges att nyttjanderätter för tvärbanan respektive Södra Länken finns inom planområdet. Lantmäterimyndigheten kan inte se att någon av dessa anläggningar finns inom planområdet. I det fall det finns nyttjanderätter för dessa anläggningar inom planområdet saknas planstöd för dem och detta behöver framgå i fastighetsrättsliga konsekvensbeskrivningen.
- Under ”Arrenden och nyttjanderätter” anges att en riven kommunal förskolebyggnad är antecknad i fastighetsförteckningen samt att eventuella rättigheter för denna avses upphävas. Det bör framgå om rättigheter finns eller inte samt i så fall om avtal finns mellan parterna avseende upphävande av dessa.

Kvarstår från granskningsyttrande augusti 2017: Det bör förtydligas vad befintliga rättigheter (servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning mm) inom planområdet avser samt hur de påverkas/behöver ändras och huruvida avtal kring ändring/upphävande finns med rättighetshavaren eller inte. I övrigt har Lantmäterimyndigheten ingen erinran.

Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen ser ingen anledning att göra en annan bedömning än Stadsmuseets tidigare framförda synpunkter (bortsett avseende kvarter F som utgått ur denna detaljplan). Stadsmuseet har i tidigare remissvar (dnr 4.1/2426/2015, 2015-09-24 och 4.1/2716/2013, 2013-07-01) framfört att det är viktigt att gestaltningen av tillkommande bebyggelse förhåller sig väl till Valla gårdes bebyggelse när det gäller volym, höjd och placering. Valla gårdes bebyggelse från tidigt 1960-tal bör upplevelsemässigt fortsätta vara en avgränsad enhet. I föreliggande förslag planeras för bebyggelse mycket nära Valla gårde i upp till åtta våningars höjd (kvarter A). Vidare planeras för två nya punkthus på 14-16 våningar (kvarter B, C och F) som ligger så pass nära området att de riskerar att konkurrera med de befintliga 14-våningar höga punkthusen i Valla gårde, och dessutom kraftigt försvåra avläsningen och upplevelsen av Valla gårde som avgränsad monumental enhet från Årstafältet. Stadsmuseet delade i remissvaret i samrådet inte stadsbyggnadskontorets mening att högre hus nära Valla gårde innebär att avläsningen av det ursprungliga 1960-talsområdet och de olika byggnadsepokerna blir tydlig. Stadsmuseet menade att det vore önskvärt att man byggde vidare på förhållningsättet i tidigare plan (Årstafältet Etapp 1, Dp 2011-11775-54), där skalan närmast Valla gårde är låg. Stadsmuseet såg i remissvaret i samrådet positivt på planerna att på Årstafältet realisera arkitektur med stor variation samt hög kvalitet. Höga höjder inom planområdet är möjliga, men det vore välgörande ur kulturhistorisk synvinkel med en avtrappning mot Valla gårde. Stadsmuseet har även tidigare bedömt att de kulturhistoriska värdena hos ICA:s kontors- och lagerbyggnad på fastigheten Postgården 1 inte är tillräckligt höga för att Stadsmuseet ska avstryka en eventuell rivning.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen skriver i sitt yttrande att de överlag är positiva till förslaget men anser att frågor om dagvatten och trafikbuller kan förtydligas innan antagande. De framför att dagvattenutredningar genomförs för kvartersmarken samt att planhandlingarna kompletteras med ett förtydligande hur bullerförordning (2015:216) efterlevs.

Miljöförvaltningen konstaterar att det i tillhörande MKB redogörs om att utbyggnaden av Årstafältet medverkar till att ytor hårdgörs, vilket medför en ökad avrinning till planerad dagvattendamm och

Valla å. Vidare redogörs om att det krävs ett lokalt omhändertagande av dagvattnet inom hela planområdet för ett modernt och hållbart dagvattensystem med god avrinning och rening liksom för att nyttja dagvattnet som en resurs. Planhandlingarna saknar utredningar som visar hur dagvattnet ska omhändertas inom bl.a. kvartersmarken. Av handlingarna redogörs att aktuell detaljplan inom Årstafältet planerades före åtgärdsnivån och hänvisar istället till Stockholms stads dagvattenstrategi och projekteringsanvisningar. Projekteringsanvisningen ska ange en avrinningskoefficient som ska gälla för kvartersmark. Miljöförvaltningen konstaterar även av handlingarna att samtliga bostadsgårdar inom samtliga kvarter för aktuell detaljplan är underbyggda, vilket begränsar möjligheterna för lokalt omhändertagande av dagvattnet. De konstaterar även att det endast för kvarter E finns planbestämmelse som medger att bjälklag får uppföras som planteringsbart. Miljöförvaltningen anser att handlingarna bör kompletteras med dagvattenutredningar som redovisar vilken avrinningskoefficient respektive kvarter tilldelats i projekteringsanvisningen, hur avrinningskoefficienten kan uppfyllas, vilken fördröjningsvolym föreslagen dagvattenhantering motsvarar samt på vilket sätt Stockholms stads dagvattenstrategi kan efterlevas inom respektive kvarter. De anser även att plankartan och planbestämmelserna ses över, så att möjligheterna till ett robust lokalt omhändertagande av dagvattnet säkerställs och inte omöjliggörs i någon del.

Trafikbuller

Miljöförvaltningen påvisar att det i planbeskrivningen anges att *”stadsbyggnadskontoret anser att de riktvärden för trafikbuller som beslutats av regeringen i trafikbullerförordningen generellt bör ligga till grund för bedömningar av om en plats är lämplig för bostäder med hänsyn till trafikbuller. Detta förhållningssätt tillämpas i detta planärende trots att planen påbörjades 2013”*. På plankartan finns även bestämmelse som redogör att om 60 db(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids, eller 65 db(A) för bostad om högst 35 kvm ska byggnad utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vändas mot en skyddad sida med högst 55 db(A) ekvivalent ljudnivå.

Miljöförvaltningen konstaterar från underlaget att det aktuella förslaget med skisserade byggnadsvolymer och lägenhetsutformningar togs fram före 2015 med dåvarande förhållningssätt, avstegsfall och riktvärden. I och med den nya trafikbullerförordningen (2015:216) och lättnaderna som infördes år 2017 har såväl riktvärden som tillämpningen för att uppfylla dessa förändrats. I det aktuella förslaget har flera lägenheter, inom kvarter A, B och C, utformas med det som idag kallas för tekniska lösningar, så som inglasning av balkong, för att tillskapa tyst sida.

Miljöförvaltningen menar på att den utgångspunkt som gäller idag enligt förordningen, är att riktvärdena ska uppfyllas vid fasad och

inte som tidigare vid enstaka fönster eller utskjutande fasaddelar. I och med lättnaderna, och de högre riktvärdena, har även synen på tyst sida skärps, som ska uppfyllas vid fasad och inte bakom en inglasning. MHN vill uppmärksamma SBK om stadens Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm som bl.a. redogör om stadens tolkning och förhållningssätt till bullerförordningens (2015:216). Där anges bl.a. att *"Riktvärdet gäller vid fasad, inte innanför loftgång, inglasning eller dylikt"* samt att *"En mindre andel av lägenheterna kan undantas från riktvärdena, om det ur ett helhetsperspektiv bedöms att en god ljudmiljö kan skapas"*. Det är således inte möjligt att både tillämpa nu gällande, mer tillåtande riktvärden, samtidigt med Stockholms stads tidigare förhållningssätt, innebärande omfattande avsteg och tekniska lösningar som var baserade på andra, strängare riktvärdesnivåer.

Miljöförvaltningen påvisar att Stockholms stads uppfattning, som framgår av ovan nämnda förhållningssätt, är att avsteg från riktvärdena bör medges mycket restriktivt med tanke på människors hälsa. Detsamma gäller för de smålägenheter, om högst 35 kvadratmeter, som enligt förordningen får exponeras för upp till 65 dBA vid fasad. När ett planförslag medger detta, finns anledning att så långt möjligt utforma planen så att en sammantaget godtagbar ljudmiljö säkerställs för de boende. Om t.ex. en bullerskyddad sida inte kan tillskapas vid tillämpning av förordningens bestämmelser, trots att en bostadsbyggnad utsätts för höga ljudnivåer, kan det ifrågasättas om en sammantaget godtagbar ljudmiljö har säkerställts för de boende. Miljöförvaltningen betonar även att trafikbullerförordningen endast har bindande rättsverkan mot miljöbalkens tillsynsmyndigheter om ärendet – planen eller bygglov – härrör från ett ärende som påbörjats efter den 2 januari 2015. De anser att handlingarna bör förtydliga hur stor andel av lägenheter som uppfyller bullerförordningen i sin helhet samt hur stor andel av lägenheterna som kräver undantag från förordningen med hjälp av teknisk lösning som t.ex. inglasning av balkong, täta räck och absorbenter i balkongtak med tveksam effekt på ljudmiljön. Visar det sig att tekniska lösningar förekommer på mer än en "mindre andel" av lägenheterna anser Miljöförvaltningen att planlösningarna bör ses över så att en större andel lägenheter uppfyller förordningen i sin helhet. Detta för att tillskapa en övergripande god ljudmiljö utan risk för olägenhet, men även för att säkerställa att detaljplanen är genomförbar utifrån gällande bullerförordning.

Region Stockholm, trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen anser att det är viktigt att framtida busstrafik i området får en god framkomlighet samt väl utformade hållplatser. För den vidare planeringen avseende busstrafik är det viktigt att trafikförvaltningens riktlinjer kring utformning med hänsyn till busstrafik används, RiGata-Buss. Det är positivt att körfältsbredden

har ett mått på 3,5 meter för huvudgata. Dock är parkeringsfickorna är för smal och ett gammalt mått på 2,25 meter har använts. Parkeringsfickorna behöver vara 2,5 meter breda för att en förbipasserande buss ska ha god marginal till den parkerade bilen. Det brukar oftast behövas mer utrymme framförallt på vintern när det blir ännu mindre utrymme på grund av snön.

Trafikförvaltningen uppmärksammar att tunnelbanan till Älvsjö via Årstafältet med stor sannolikhet kommer att beröra planområdet. De anser att det är av stor vikt att Stockholms stad och FUT innan byggstart gör klart vilka delar av planområdet som kommer att beröras av tunnelbanan och med avtal med byggherrar och andra berörda säkerställer ett genomförande av tunnelbanan med eventuella stationsuppgångar. FUT kommer att ta beslut om alternativ sträckning senast under Q1 2022. Trafikförvaltningen anför också att det i planbeskrivningen behöver framgå att tunnelbanan med stor sannolikhet kommer att beröra planområdet. Lämpligt vore att komplettera detaljplanen med ”generell” bestämmelse att tunnelbana får utföras för att om möjligt undvika en planändring senare. Vilket i sig kommer att begränsa möjligheten till djupare schakt. Trafikförvaltningen önskar även fortsatt dialog med Stockholms stad rörande framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.

Skönhetsrådet

Skönhetsrådet yttrade sig i samrådsskedet 2015 och tillstyrkte förslaget med erinran om den alltför konstruerade variationen inom och mellan bebyggelsens kvarter. Sedan dess har kvarter F och G utgått ur förslaget, samt har planerna på en förlängning av tvärbanan in på Årstafältet strukits. Detta eftersom staden planerar en tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö förbi Årstafältet. Skönhetsrådet ser positivt på förslagets utveckling och bedömer de förändringar som gjorts som riktiga. Rådet vill dock fortsatt understryka att förslagets arkitektoniska variation inte får bli för mycket av ett gestaltungsgrepp, samt stadens ansvar att bevaka förskolornas utemiljöer och högkvalitativa parkrum genom hela planprocessen. Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med fortsatt erinran om gestaltning av bebyggelsen, högkvalitativa parkrum samt compensation av grönytor när sportfältet bebyggs.

Stockholm Vatten och Avfall

Stockholm Vatten och Avfall har under tidigare samråd yttrat att intern tryckstegring kan behövas för tappställen ovan nivån +65m och att sådan tryckstegring ej bekostas av dem. Stockholm Vatten och Avfall vill vid denna granskning påtala detta igen. Då höjdsättning i området och lutning på gator förändrats och anpassats efter genomförd skyfallskartering är det inte möjligt med spillvattenförsörjning i Gata2 mellan kvarter D och E. Eventuell

fastighetsbildning kommer därmed behöva lösa spillvattenförsörjning internt mellan berörda fastigheter. Sedan tidigare granskning har E-område för Stockholm Vattens och Avfalls tryckstegringsstation tagits bort från plankartan. Tryckstegringsstationen byggs i pågående entreprenad E01 och de önskar därmed få mer information om denna justering samt om detta kommer att påverka exempelvis bygglov för anläggningen.

Stockholm Vatten och Avfall förutsätter att dagvattenåtgärder planeras och efterföljs så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås. Hänsyn till höjdsättning bör även tas i beaktning under genomförande av planen. De vill även påtala behovet av att ta fram en skötselplan eller liknande för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Stockholm Vatten och avfall uppmärksammar i sitt yttrande att nya servisledningar har byggts till Kv. Borlången et i pågående entreprenad E01. De här ledningarna menar de hamnar i konflikt med planerad byggnad för Kv. A. Ett u-område med brädd 2m parallellt med spillvattenservisen måste föras in på plankartan enligt figur i Bilaga 1, alternativt måste servisledningar läggas om.

Trafikverket

Trafikverket konstaterar att planområdet är utsatt för buller från väg 75, Södra länken, men påvisar att de ser positivt på att åtgärder för att klara bullernivåer regleras i planbestämmelser.

Trafikverket påvisar att miljökvalitetsnormer (MKN) för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Staden är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Planområdet ligger nära (ca 150 m) Södra länkens tunnelmynningar där det potentiellt kan uppstå höga halter av PM10 och NO2. Staden konstaterar gällande luftföroreningar i planbeskrivningen endast att ”avståndet till planområdets närmsta bostadsbebyggelse bedöms vara så långt att miljökvalitetsnormerna klaras inom området”. Detta resonemang kan inte härledas då luftkvalitetsutredning saknas i materialet.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanas influensområde. Den täta bebyggelsen ger underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området. Dessutom är det positivt med de ambitioner som finns att begränsa privatbilism, främst genom god tillgänglighet för gång- cykel och kollektivtrafik. Trafikkontoret bevakar särskilt frågor kring alla trafikslags trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i planarbetet.

Trafikkontoret lyfter i sitt yttrande fram att de önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt ska följa riktlinjerna i Gata Stockholm.

Trafikkontoret påvisar att plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Plankartans illustrationslinjer skiljer sig också mot andra dokument som är en del av granskningen, som bilaga *Illustrationsplan och Gatusektioner – detaljplan för del av fastigheten Postgården 1 m. fl. 2013-00525*.

Trafikkontoret påvisar även att de ser positivt på att det nya gång- och cykelnätverk som planeras i Årstafältet som helhet. När det kommer till lokalgatorna anser Trafikkontoret att sektionerna för lokalgatorna generellt ser bra ut. De påvisar att de tidigare har påtalat detta inom andra etapper att gångfartsområden enligt trafikkontoret är en komplex reglering av allmän gata. Det kan vara svårt att hitta en bra och tydlig utformning som, genom att fordonstrafik tillåts, bidrar till att skapa en trafiksäker lösning. Trafikkontoret anser att den föreslagna sektionen för Parkbryggan västra sidan ser OK ut. Det kommer bli extra viktigt för kontoret att mötet mellan GATA2 och GATA3 i förhållande till TORG utformas på ett så trafiksäkert och tydligt sätt som möjligt. Här vill kontoret spela en aktiv roll i det fortsatta arbetet med detaljutformningen. Trafikkontoret anser att planbeskrivningen skulle behöva uppdateras där den tilltänkta färdriktningen gällande varuleveranser till och från livsmedelsverksamheten redovisas tydligare. Trafikkontoret uppfattar förslaget som om det är tänkt att tunga transporter ska angöra garaget via Gata F/Gata E för att sedan ta samma körväg tillbaka ut från området. Trafikkontoret vill såklart undvika tunga transporter på parkbryggan. Trafikkontoret saknar en kortare redogörelse för hur varuförsörjningen till förskolan är tänkt att fungera. Redovisningen kan bestå av att det klargörs om varuleveranserna är tänkta att lösas i gata eller i en angöringsficka. Trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna att Årstafältet ska bli en stadsdel tillgänglig för alla, där många går och cyklar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena i området i syfte att hitta lämpliga och trafiksäkra lösningar. Cykling inom detta planområde kommer ske i blandtrafik, i enlighet med övriga etapper som bebyggs med lokalgator. Trafikkontoret anser lösning vara rimlig.

Trafikkontoret konstaterar att parkeringstalet för bil är satt till 0,4 platser per lägenhet. De anser att detta är rimligt. Likaså ser trafikkontoret positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage. Däremot finns det inget garage för boende, eller besökare,

inom denna detaljplan. Planbeskrivningen anser de behöver bli mer omfattande i sin information gällande hur och var dessa parkeringsköp ska ske. I redovisningen ska det aktuella garaget redovisas med sin fulla kapacitet och hur många av platserna som är avsatta för denna detaljplan. Detta betyder att redovisningen tydligt ska visa att garaget dels löser parkeringen för dess fastighet men även fastigheterna i denna detaljplan. Detta redovisas med fördel genom en enklare men informativ tabell. Trafikkontoret ser inga problem med parkeringsköp – men som planbeskrivningen är nu kan vi inte granska förslaget gällande parkeringstalet. Planbeskrivningen anser de behöver uppdateras. Då området som helhet kommer byggas ut i olika etapper kommer det bli viktigt att parkering på övergivna ytor och oreglerade gator undviks. Annars finns det risk att ett tillfälligt överutbud av parkeringsplatser skapas vilket kan medföra att andra mobilitetsåtgärder inte utvecklas som det är tänkt.

Parkering cykel

Cykelparkeringstalet för boende ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket kontoret anser vara rimligt. I det fortsatta arbetet är det viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade.

Kontoret anser inte att projektet kan placera cykelparkeringsplatser i angöringsfickorna. Eventuella cykelparkeringsplatser ska ligga i samma nivå som gångbanorna/cykelbanorna. Mer omsorg behöver läggas på utformningen. Trafikkontoret deltar gärna i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata. Trafikkontoret konstaterar att cykelparkeringstalet för boende inom projektet ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket de anser vara rimligt. De menar på att det i det fortsatta arbetet är viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade. Trafikkontoret anser inte att projektet kan placera cykelparkeringsplatser i angöringsfickorna. Eventuella cykelparkeringsplatser menar de ska ligga i samma nivå som gångbanorna/cykelbanorna. De vill se att mer omsorg läggs på utformningen. Trafikkontoret meddelar att de gärna deltar i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata.

Trafikkontoret ser positivt på att området kommer ha stationär sopsug. Framgår inte vart miljörum planeras och vart angöring till dessa ska förläggas. I det fortsatta arbetet är det viktigt att det planeras så att sophantering kan skötas på ett trafiksäkert sätt. Trafikkontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré. I ett nybyggt område som detta är det rimligt att stadens egna riktlinjer ska följas i syfte att uppnå en tillgänglig stad för alla. Teknisk handbok ska följas i så stor utsträckning möjligt. Vid avsteg ska dessa särredovisas.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar påtalar i sitt yttrande att in- och utfarter i rusningstid är deras viktigaste verksamhetstid (kunder in/distribution ut). Genom samverkan har trafikplaneringen utvecklats och Trafikutredningen m/2020 är godtagbar.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar uppmärksammar i sitt yttrande att det vid byggnationen av Södra Länken medförde oönskade/oförutsedda marksänkningar utanför arbetsområdet. Vissa vägstråk i Partihallarna har sjunkit 25+ cm och har ännu inte åtgärdats. De menar därför att det är av betydelse att detta inte upprepas, så att inte omkringliggande verksamheter (Årsta Park) och bostadsfastigheter drabbas. I samband med dagvattenarbetena och vattendomsförhandlingarna beslutades viss övervakning. En analys av vald metod för grundförstärkning konstaterar de ingår i planunderlaget.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar konstaterar i sitt yttrande att ett omfattande arbete har lagts ner för skyfallshantering. Det har också medfört att den för dem betydelsefulla lokala kopplingen med gång/cykelnätet under Åbyvägen är säkrad. Lösningen med Skyfallsparken och säkerställd lokal G/C-access i befintlig utformning bedömer de är mycket bra. De bedömer också att den bidrar till minskade konsekvenser vid skyfall även i RVO Partihallarnas östra del. Åtgärder i planområdet för att ta bort störningsrisken från verksamheter. De menar även på att renodlade verksamhetsområden har olika inriktning, men gemensamt är att det kan bullra (industribuller vid lastning/lossning dygnet runt och trafikbuller till/från/inom området), lysa starkt på behov av god arbets- och säkerhetsbelysning, bl a på höga stolpar samt lukta/dofta. Denna planetapp konstaterar de ligger öster om senare etapper (nuvarande Servera m.fl.) och ganska centralt i exploateringsområdet, varför påverkan bör vara begränsad ur dessa aspekter för RVO Partihallarna även inklusive en bedömd skyddszon enligt ÖP 2018. De mer kortsiktiga förutsättningarna för Servera fastigheten fram till att dessa etapper 7 och 8 blir aktuella, förutsätter vi att staden beaktar direkt tillsammans med St Erik.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar konstaterar i sitt yttrande att det i planarbetet saknas en generell näringslivskonsekvensanalys, på motsvarande sätt som t ex barnkonsekvenser är inarbetat. En sådan menar de bör t ex innehålla identifierade möjligheter till nya arbetstillfällen och verksamheter inom planområdet, arbetstillfällen som eventuellt ersätter befintliga arbetsplatser som avvecklas och vilka som kan bli kvar (ej aktuellt här) efter bostadsexploateringen samt hur plangenomförandet påverkar omkringliggande företag och verksamheter, utanför planområdet. Syftet är att bedöma såväl

företagandemöjligheter, etableringspotential och eventuell inriktning för denna inom området samt eventuella möjligheter/konsekvenser för befintliga arbetsplatser utanför planområdet. Då arbetsplatskvoten inte bör minska generellt i staden, bör för varje planprocess antalet nya boende ställas i proportion till antalet nettotillkommande arbetsplatser genom analys och uppföljning.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar anser att det är positivt att byggnationen givits både bostads- och centrumändamål m. m. så att det över tid kan ske Anpassningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Generellt om planförslaget

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljökvalitetsnormer för vatten samt översvämningsrisk och geotekniska risker.

Miljöförvaltningen skriver i sitt yttrande att de överlag är positiva till förslaget men anser att frågor om dagvatten och trafikbuller kan förtydligas innan antagande. De framför att dagvattenutredningar genomförs för kvartersmarken samt att planhandlingarna kompletteras med ett förtydligande hur bullerförordning (2015:216) efterlevs.

Skönhetsrådet yttrade sig i samrådsskedet 2015 och tillstyrkte förslaget med erinran om den alltför konstruerade variationen inom och mellan bebyggelsens kvarter. Sedan dess har kvarter F och G utgått ur förslaget, samt har planerna på en förlängning av tvärbanan in på Årstafältet strukits. Detta eftersom staden planerar en tunnelbanelinje mellan Fridhemsplan och Älvsjö förbi Årstafältet. Skönhetsrådet ser positivt på förslagets utveckling och bedömer de förändringar som gjorts som riktiga. Rådet vill dock fortsatt understryka att förslagets arkitektoniska variation inte får bli för mycket av ett gestaltungsgrepp, samt stadens ansvar att bevaka förskolornas utemiljöer och högkvalitativa parkrum genom hela planprocessen. Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med fortsatt erinran om gestaltning av bebyggelsen, högkvalitativa parkrum samt kompensation av grönytor när sportfältet bebyggs.

Trafikkontoret är positivt till att skapa nya bostäder inom blivande tunnelbanas influensområde. Den täta bebyggelsen ger underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området. Dessutom är det

positivt med de ambitioner som finns att begränsa privatbilism, främst genom god tillgänglighet för gång- cykel och kollektivtrafik. Trafikkontoret bevakar särskilt frågor kring alla trafikslags trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i planarbetet.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar anser att det är positivt att byggnationen givits både bostads och centrumändamål m.m. så att det över tid kan ske anpassningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har efter utställning nr 2 hanterat Länsstyrelsens och Miljöförvaltningens synpunkter rörande miljökvalitetsnormer för vatten och kompletterat planhandlingarna med en uppdaterad dagvattenutredning. Plankartan har även kompletterats med villkorande bestämmelser för geotekniska åtgärder samt för översvämningsåtgärder. Kontoret har i dialog med Miljöförvaltningen även studerat hanteringen av buller i några av kvarteren intill huvudgatan och reviderat planbeskrivning samt bullerutredning med slutsatserna från det kompletterande arbetet. Kontoret har noterat skönhetsrådets synpunkter om fortsatt utveckling inom projektet och bevakar frågan i fortsatt planering.

Generella justeringar av planhandlingarna

Lantmäterimyndigheten meddelar följande: Bestämmelser för lokalgata (GATA2 och GATA3) i sydvästra delen av planområdet saknar anknytning till annan gatumark (allmän gata) inom planområdet respektive inom angränsande gällande detaljplaner. Detta innebär att man utifrån gällande planbestämmelser i angränsning till planområdet inte kan ta sig ut till det allmänna vägnätet. Lantmäterimyndigheten menar att detta kan bli problem vid genomförande av detaljplanen då fastigheter behöver ha tillgång till utfart till det allmänna vägnätet i vid tillfället gällande detaljplaner. Illustrationslinjer i svart inom och utom planområdet upplever de också gör det svårt att tolka vad de avser och vilket syfte illustrationerna utom planområdet har. Under ”Användning av mark” saknas parkering angiven som användning som möjliggörs inom kvartersmark samt parkering och elnätstation saknas under beskrivning av vilka användningar som möjliggörs inom Kolonilotten 1 respektive Postgården 1.

Under ”Fastighetskonsekvensbeskrivning” tillstryker lantmäterimyndigheten följande.

- Under ”Inlösenrätt/-skyldighet avseende allmän plats” finns ett stycke om mark avsatt för allmän gångtrafik, något

markreservat för detta ändamål saknas i plankartan och dess bestämmelser.

- Under "Kolonilotten 1" beskrivs att befintliga ledningsrätter finns inom fastigheten, men det framgår inte att det även finns befintliga servitut.
- Under "Årsta 1:1" finns två stycken som beskriver förhållanden vid Asplången 1 respektive Narven 1, dessa områden ingår inte i planområdet och det som beskrivs är inte fastighetsrättsliga konsekvenser av planförslaget.
- Under "Årsta 1:1" saknas information att det finns befintliga servitut inom planområdet.
- Under "Ledningsrätter" saknas information om avtal finns eller inte mellan parterna för de ledningsrätter som anges ska omprövas eller upphävas i samband med omförläggning. Det framgår inte heller om ledningsrätterna får planstöd eller inte.
- Under "Servitut" saknas information om avtal finns eller inte mellan parterna för de servitut som anges ska omprövas eller upphävas i samband med omförläggning. Det framgår inte heller om servituten får planstöd eller inte.
- Under "Servitut" finns servitut 08/21306.1 inom Asplången 2 angivet. Varken fastigheten Asplången 2 eller servitut 08/21306.1 är belägna inom planområdet.
- Under "Arrenden och nyttjanderätter" anges att nyttjanderätter för tvärbanan respektive Södra Länken finns inom planområdet. Lantmäterimyndigheten kan inte se att någon av dessa anläggningar finns inom planområdet. I det fall det finns nyttjanderätter för dessa anläggningar inom planområdet saknas planstöd för dem och detta behöver framgå i fastighetsrättsliga konsekvensbeskrivningen.
- Under "Arrenden och nyttjanderätter" anges att en riven kommunal förskolebyggnad är antecknad i fastighetsförteckningen samt att eventuella rättigheter för denna avses upphävas. Det bör framgå om rättigheter finns eller inte samt i så fall om avtal finns mellan parterna avseende upphävande av dessa.

Lantmäterimyndigheten menar även på att synpunkterna från granskningsyttrande augusti 2017 kvarstår: De anser att det bör förtydligas vad befintliga rättigheter (servitut, ledningsrätt, gemensamhetsanläggning mm) inom planområdet avser samt hur de påverkas/behöver ändras och huruvida avtal kring ändring/upphävande finns med rättighetshavaren eller inte. I övrigt har Lantmäterimyndigheten ingen erinran.

Trafikkontoret påvisar att plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata. De anser att dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och i framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Plankartans illustrationslinjer skiljer sig också mot andra dokument som är en del av granskningen, som bilaga *Illustrationsplan och Gatusektioner – detaljplan för del av fastigheten Postgården 1 m. fl. 2013-00525*.

Stockholm Vatten och avfall uppmärksammar i sitt yttrande att nya servisledningar har byggts till Kv. Borlången et i pågående entreprenad E01. De här ledningarna menar de hamnar i konflikt med planerad byggnad för kvarter A. Ett u-område med brädd 2 m parallellt med spillvattensservisen måste föras in på plankartan enligt figur i Bilaga 1, alternativt måste servisledningar läggas om.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar lantmäterimyndighetens synpunkter om att det i det sydvästra hörnet av planområdet saknar anknytning till annan gatumark (allmän gata) inom planområdet respektive inom angränsande gällande detaljplaner. Kontoret bedömer dock inte detta som ett problem då intilliggande tillkommande detaljplan (Etapp 2 norra) ingår i samma genomförande som aktuell detaljplan. Därav kommer anknytning till annan gatumark att tillkomma i genomförandet av detaljplanen. Övriga synpunkter om planhandlingarna har föranlett justeringar i enlighet med lantmäterimyndighetens och trafikkontorets yttrande. Undantag är synpunkten om illustrationslinjer som både lantmäterimyndigheten och trafikkontoret påpekat. Linjerna behålls i sin utformning på plankartan då de är en viktig del i att öka förståelsen för plankartans läsbarhet i relation till intilliggande etapper. Den felaktiga placeringen av några av linjerna som uppmärksammades har dock justerats inför planens godkännande. Kontoret har lagt in ett u-område på plankartan enligt Stockholm Vatten och Avlopps yttrande. En mindre del av u-området uppgår inte fullt ut till de föreslagna 2 metrarna. Ytan bedöms vara tillräckligt liten för att inte påverka skötseln av ledningen.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen uppmärksammar att tunnelbanan till Älvsjö via Årstafältet med stor sannolikhet kommer att beröra planområdet. De anser att det är av stor vikt att Stockholms stad och FUT innan byggstart gör klart vilka delar av planområdet som kommer att beröras av tunnelbanan och med avtal med byggherrar och andra

berörda säkerställer ett genomförande av tunnelbanan med eventuella stationsuppgångar. FUT kommer att ta beslut om alternativ sträckning senast under Q1 2022. Trafikförvaltningen anför också att det i planbeskrivningen behöver framgå att tunnelbanan med stor sannolikhet kommer att beröra planområdet. Lämpligt vore att komplettera detaljplanen med ”generell” bestämmelse att tunnelbana får utföras för att om möjligt undvika en planändring senare. Vilket i sig kommer att begränsa möjligheten till djupare schakt. Trafikförvaltningen önskar även fortsatt dialog med Stockholms stad rörande framtida busslinjenät, utformningsfrågor för busstrafiken samt tunnelbanans utbredning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar trafikförvaltningens önskemål om att säkerställa ett genomförande innan byggstart och hänvisar till pågående diskussioner om detta mellan staden och FUT. Då aktuell detaljplan sannolikt inte kommer att beröras av tunnelbanan ser kontoret inget behov av att belysa det i planbeskrivningen. Av samma anledning ser inte kontoret det som motiverat att skriva in en generell planbestämmelse för tunnelbanan.

Dagvatten

Länsstyrelsen påtalar att Stockholm stad i utredningen *Årstafältet – PM MKN Årstaviken* (Sweco, 2021-09-10) visar en minskning av föroreningsbelastning i dagvattnet från Årstafältet i stort och inte specifikt för planområdet. Beräkningen bygger på att dagvatten hanteras lokalt inom planområdet. Det är positivt att planens dagvatten hanteras som del av ett större system. Men för att kunna bedöma den enskilda detaljplanens bidrag av dagvatten och möjligheterna att följa MKN vatten för Årstaviken, behöver det vara tydligt vilka åtgärder som ska genomföras för att omhänderta dagvatten från planområdet samt vilken reningseffekt åtgärderna väntas få. Åtgärdernas effekt bör verifieras med framräknade fördröjningsvolym och mängden transporterade ämnen.

Miljöförvaltningen konstaterar att det i tillhörande MKB redogörs om att utbyggnaden av Årstafältet medverkar till att ytor hårdgörs, vilket medför en ökad avrinning till planerad dagvattendamm och Valla å. Vidare redogörs om att det krävs ett lokalt omhändertagande av dagvattnet inom hela planområdet för ett modernt och hållbart dagvattensystem med god avrinning och rening liksom för att nyttja dagvattnet som en resurs.

Planhandlingarna saknar utredningar som visar hur dagvattnet ska omhändertas inom bl.a. kvartersmarken. Av handlingarna redogörs att aktuell detaljplan inom Årstafältet planerades före åtgärdsnivån och hänvisar istället till Stockholms stads dagvattenstrategi och projekteringsanvisningar. Projekteringsanvisningen ska ange en

avrinningskoefficient som ska gälla för kvartersmark. Miljöförvaltningen konstaterar även av handlingarna att samtliga bostadsgårdar inom samtliga kvarter för aktuell detaljplan är underbyggda, vilket begränsar möjligheterna för lokalt omhändertagande av dagvattnet. De konstaterar även att det endast för kvarter E finns planbestämmelse som medger att bjälklag får uppföras som planteringsbart. Miljöförvaltningen anser att handlingarna bör kompletteras med dagvattenutredningar som redovisar vilken avrinningskoefficient respektive kvarter tilldelats i projekteringsanvisningen, hur avrinningskoefficienten kan uppfyllas, vilken fördröjningsvolym föreslagen dagvattenhantering motsvarar samt på vilket sätt Stockholms stads dagvattenstrategi kan efterlevas inom respektive kvarter. De anser även att plankartan och planbestämmelserna ses över, så att möjligheterna till ett robust lokalt omhändertagande av dagvattnet säkerställs och inte omöjliggörs i någon del.

Stockholm Vatten och Avfall förutsätter att dagvattenåtgärder planeras och efterföljs så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås. Hänsyn till höjdsättning bör även tas i beaktning under genomförande av planen. De vill även påtala behovet av att ta fram en skötselplan eller liknande för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har uppdaterat detaljplanens dagvattenutredning i enlighet med Länsstyrelsen och Miljöförvaltningens yttrande.

Buller

Miljöförvaltningen påvisar att det i planbeskrivningen anges att ”stadsbyggnadskontoret anser att de riktvärden för trafikbuller som beslutats av regeringen i trafikbullerförordningen generellt bör ligga till grund för bedömningar av om en plats är lämplig för bostäder med hänsyn till trafikbuller. Detta förhållningssätt tillämpas i detta planärende trots att planen påbörjades 2013”. På plankartan finns även bestämmelse som redogör att om 60 db(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrids, eller 65 db(A) för bostad om högst 35 kvm ska byggnad utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vändas mot en skyddad sida med högst 55 db(A) ekvivalent ljudnivå.

Miljöförvaltningen konstaterar från underlaget att det aktuella förslaget med skisserade byggnadsvolymer och lägenhetsutformningar togs fram före 2015 med dåvarande förhållningssätt, avstegsfall och riktvärden. I och med den nya trafikbullerförordningen (2015:216) och lättnaderna som infördes år

2017 har såväl riktvärden som tillämpningen för att uppfylla dessa förändrats. I det aktuella förslaget har flera lägenheter, inom kvarter A, B och C, utformas med det som idag kallas för tekniska lösningar, så som inglasning av balkong, för att tillskapa tyst sida.

Miljöförvaltningen menar på att den utgångspunkt som gäller idag enligt förordningen, är att riktvärdena ska uppfyllas vid fasad och inte som tidigare vid enstaka fönster eller utskjutande fasaddelar. I och med lätnaderna, och de högre riktvärdena, har även synen på tyst sida skärps, som ska uppfyllas vid fasad och inte bakom en inglasning. MHN vill uppmärksamma SBK om stadens Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm som bl.a. redogör om stadens tolkning och förhållningssätt till bullerförordningens (2015:216). Där anges bl.a. att *"Riktvärdet gäller vid fasad, inte innanför lofigång, inglasning eller dylikt"* samt att *"En mindre andel av lägenheterna kan undantas från riktvärdena, om det ur ett helhetsperspektiv bedöms att en god ljudmiljö kan skapas"*. Det är således inte möjligt att både tillämpa nu gällande, mer tillåtande riktvärden, samtidigt med Stockholms stads tidigare förhållningssätt, innebärande omfattande avsteg och tekniska lösningar som var baserade på andra, strängare riktvärdesnivåer.

Miljöförvaltningen påvisar att Stockholms stads uppfattning, som framgår av ovan nämnda förhållningssätt, är att avsteg från riktvärdena bör medges mycket restriktivt med tanke på människors hälsa. Detsamma gäller för de smålägenheter, om högst 35 kvadratmeter, som enligt förordningen får exponeras för upp till 65 dBA vid fasad. När ett planförslag medger detta, finns anledning att så långt möjligt utforma planen så att en sammantaget godtagbar ljudmiljö säkerställs för de boende. Om t.ex. en bullerskyddad sida inte kan tillskapas vid tillämpning av förordningens bestämmelser, trots att en bostadsbyggnad utsätts för höga ljudnivåer, kan det ifrågasättas om en sammantaget godtagbar ljudmiljö har säkerställts för de boende. Miljöförvaltningen betonar även att trafikbullerförordningen endast har bindande rättsverkan mot miljöbalkens tillsynsmyndigheter om ärendet – planen eller bygglovet – härrör från ett ärende som påbörjats efter den 2 januari 2015. De anser att handlingarna bör förtydliga hur stor andel av lägenheter som uppfyller bullerförordningen i sin helhet samt hur stor andel av lägenheterna som kräver undantag från förordningen med hjälp av teknisk lösning som t.ex. inglasning av balkong, täta räckan och absorbenter i balkongtak med tveksam effekt på ljudmiljön. Visar det sig att tekniska lösningar förekommer på mer än en "mindre andel" av lägenheterna anser Miljöförvaltningen att planlösningarna bör ses över så att en större andel lägenheter uppfyller förordningen i sin helhet. Detta för att tillskapa en

övergripande god ljudmiljö utan risk för olägenhet, men även för att säkerställa att detaljplanen är genomförbar utifrån gällande bullerförordning.

Trafikverket konstaterar att planområdet är utsatt för buller från väg 75, Södra länken, men påvisar att de ser positivt på att åtgärder för att klara bullernivåer regleras i planbestämmelser.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar menar på att renodlade verksamhetsområden har olika inriktning, men gemensamt är att det kan bullra (industribuller vid lastning/lossning dygnet runt och trafikbuller till/från/inom området), lysa starkt på behov av god arbets- och säkerhetsbelysning, bl a på höga stolpar samt lukta/dofta. Denna planetapp konstaterar de ligger öster om senare etapper (nuvarande Servera m.fl.) och ganska centralt i exploateringsområdet, varför påverkan bör vara begränsad ur dessa aspekter för RVO Partihallarna även inklusive en bedömd skyddszon enligt ÖP 2018. De mer kortsiktiga förutsättningarna för Servera fastigheten fram till att dessa etapper 7 och 8 blir aktuella, förutsätter vi att staden beaktar direkt tillsammans med St Erik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har i dialog med miljöförvaltningen sett över bullersituationen för några av kvarteren inom detaljplanen och justerat planhandlingarna samt medföljande utredningar för hur bullret kan hanteras på ett bättre sätt än vad som redovisats tidigare. Förändringen handlar om att göra om delar av huvudgatan till en bussgata där staden i fortsatt projektering kommer planera för en minskning av trafiken på huvudgatan. Något som även kommer leda till förbättrade bullernivåer för kvarteren.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen uppmärksammar att Stockholm stad sedan föregående granskning har reviderat strategin hantering av skyfall inom planområdet och dess intilliggande etapper. Staden avser leda skyfallsvatten via ett tråg över torget mot skyfallsdammarna. För att säkerställa åtgärden anser Länsstyrelsen att kommunen behöver reglera tråget i plankartan. Enligt *PM – Skyfallshantering i etapp 2N, 2S och 3 utan utbyggd etapp 7* (Sweco, 2020-11-09) kommer det område som omfattas av etapp 7 att få en förvärrad översvämningsituation vid genomförandet av aktuell plan. Om etapp 7, där staden planerar för en skyfallspark, inte byggs innebär det stora konsekvenser för befintlig bebyggelse inom det området. I planbeskrivningen står att fastighetsägaren är införstådd med konsekvenserna, men Länsstyrelsen anser inte att det är tillräckligt. De vattendjup som presenteras på s. 6 i utredningen visar djup på upp till 2 m intill den befintliga byggnaden, vilket kommer att

innebära en stor risk för människors säkerhet. Staden behöver enligt Länsstyrelsen klargöra hur översvämningensrisken ska hanteras fram till dess etapp 7 byggs respektive om etapp 7 inte alls byggs.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar konstaterar i sitt yttrande att ett omfattande arbete har lagts ner för skyfallshantering. Det har också medfört att den för dem betydelsefulla lokala kopplingen med gång/cykelnätet under Åbyvägen är säkrad. Lösningen med Skyfallsparken och säkerställd lokal G/C-access i befintlig utformning bedömer de är mycket bra. De bedömer också att den bidrar till minskade konsekvenser vid skyfall även i RVO Partihallarnas östra del.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har efter utställning nr 2 i dialog med Länsstyrelsen förtydligat och förankrat varför staden inte ser någon risk att för negativa konsekvenser för etapp 7s område i samband med att aktuell detaljplan byggs ut. Plankartan har även erlagts med en villkorande bestämmelse i enlighet med Länsstyrelsens begäran.

Geoteknik

Länsstyrelsen anför i sitt yttrande att det för att klara stabiliteten i de områden där marken kommer höjas krävs det enligt *PM Geoteknik, planeringsunderlag för detaljplan kvarter 2S* (WSP, 2021-02-03) att förstärkningsåtgärder vidtas. Kommunen behöver säkerställa detta genom villkor i plankartan.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar uppmärksammar i sitt yttrande att det vid byggnationen av Södra Länken medförde oönskade/oförutsedda marksänkningar utanför arbetsområdet. Vissa vägstråk i Partihallarna har sjunkit 25+ cm och har ännu inte åtgärdats. De menar därför att det är av betydelse att detta inte upprepas, så att inte omkringliggande verksamheter (Årsta Park) och bostadsfastigheter drabbas. I samband med dagvattenarbetena och vattendomsförhandlingarna beslutades viss övervakning. En analys av vald metod för grundförstärkning konstaterar de ingår i planunderlaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har efter utställning nr 2 infört en villkorande bestämmelse i enlighet med Länsstyrelsens yttrande i syfte att säkerställa att förstärkningsåtgärder vidtas där behov finns.

Energi

Ellevio AB har erhållit rubricerat förslag för yttrande och hänvisar till tidigare yttrande vid granskning samt lämnar kompletterande

och förtydligande synpunkter. Ellevio har en urdrifttagen 33kV-kabel längs Sandfjärdsgatan och påvisar att om kabeln exponeras i samband med projektet bör de kontaktas för samråd. Gamla kablar kan kapas bort för att bereda plats till nya installationer.

Stockholm Exergi anför ingen erinran gällande distribution av fjärrvärme/fjärrkyla. De informerar även att ledningsfrågor kopplat till befintlig och planerad fjärrvärme i området hanteras i pågående ledningssamordningsarbete. Gällande undermarksanläggningar har de inget att erinra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret tar med sig Ellevios och Stockholm Exergis synpunkter om specifika genomförandefrågor till fortsatt projektering.

Kulturmiljö

Kulturförvaltningen ser ingen anledning att göra en annan bedömning än Stadsmuseets tidigare framförda synpunkter (bortsett avseende kvarter F som utgått ur denna detaljplan). Stadsmuseet har i tidigare remissvar (dnr 4.1/2426/2015, 2015-09-24 och 4.1/2716/2013, 2013-07-01) framfört att det är viktigt att gestaltningen av tillkommande bebyggelse förhåller sig väl till Valla gärdes bebyggelse när det gäller volym, höjd och placering. Valla gärdes bebyggelse från tidigt 1960-tal bör upplevelsemässigt fortsätta vara en avgränsad enhet. I föreliggande förslag planeras för bebyggelse mycket nära Valla gärde i upp till åtta våningars höjd (kvarter A). Vidare planeras för två nya punkthus på 14-16 våningar (kvarter B, C och F) som ligger så pass nära området att de riskerar att konkurrera med de befintliga 14-våningar höga punkthusen i Valla gärde, och dessutom kraftigt försvåra avläsningen och upplevelsen av Valla gärde som avgränsad monumental enhet från Årstafältet. Stadsmuseet delade i remissvaret i samrådet inte stadsbyggnadskontorets mening att högre hus nära Valla gärde innebär att avläsningen av det ursprungliga 1960-talsområdet och de olika byggnadsepokerna blir tydlig. Stadsmuseet menade att det vore önskvärt att man byggde vidare på förhållningsättet i tidigare plan (Årstafältet Etapp 1, Dp 2011-11775-54), där skalan närmast Valla gärde är låg. Stadsmuseet såg i remissvaret i samrådet positivt på planerna att på Årstafältet realisera arkitektur med stor variation samt hög kvalitet. Höga höjder inom planområdet är möjliga, men det vore välgörande ur kulturhistorisk synvinkel med en avtrappning mot Valla gärde. Stadsmuseet har även tidigare bedömt att de kulturhistoriska värdena hos ICA:s kontors- och lagerbyggnad på fastigheten Postgården 1 inte är tillräckligt höga för att Stadsmuseet ska avstryka en eventuell rivning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att den nya bebyggelsen inte behöver underkasta sig den befintliga bebyggelsen i Valla gårde utan snare bör kontrastera med den befintliga bebyggelsen i form av skillnader i utformning och gestaltning, för att man på så sätt ska kunna avläsa de historiska årsringarna. Det finns även ett stadsbyggnadsvärde i att låta den höga bebyggelsen tydligt annonsera torget som den mest centrala delen av den nya bebyggelsen. De höga delarna intill stadsdeltorget ligger både i fonden på torget (och därmed även fonden av den stora parkens "trattform") och vid entrén till Årstafältet från norr. Kontoret har därför bedömt att det är en lämplig plats att låta bebyggelsen öka i höjd.

Ledningar

Stockholm Vatten och Avfall har under tidigare samråd yttrat att intern tryckstegring kan behövas för tappställen ovan nivån +65m och att sådan tryckstegring ej bekostas av dem. Stockholm Vatten och Avfall vill vid denna granskning påtala detta igen. Då höjdsättning i området och lutning på gator förändrats och anpassats efter genomförd skyfallskartering är det inte möjligt med spillvattenförsörjning i Gata2 mellan kvarter D och E. Eventuell fastighetsbildning kommer därmed behöva lösa spillvattenförsörjning internt mellan berörda fastigheter. Sedan tidigare granskning har E-område för Stockholm Vattens och Avfalls tryckstegringsstation tagits bort från plankartan. Tryckstegringsstationen byggs i pågående entreprenad E01 och de önskar därmed få mer information om denna justering samt om detta kommer att påverka exempelvis bygglov för anläggningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har efter utställning nr 2 tagit med sig Stockholm Vatten och Avfalls synpunkter om ledningar in i fortsatta dialoger.

Luftkvalitet

Trafikverket påvisar att miljökvalitetsnormer (MKN) för luft som finns för skydd för människors hälsa ska följas vid planering av ny bebyggelse för att uppnå en god luftkvalitet. Staden är planerande myndighet och ansvarar för att tillgodose gällande normer. Planområdet ligger nära (ca 150 m) Södra länkens tunnelmynningar där det potentiellt kan uppstå höga halter av PM10 och NO2. Staden konstaterar gällande luftföroreningar i planbeskrivningen endast att "avståndet till planområdets närmsta bostadsbebyggelse bedöms vara så långt att miljökvalitetsnormerna klaras inom området". Detta resonemang kan inte härledas då luftkvalitetsutredning saknas i materialet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret baserar sina slutsatser om miljökvalitetsnormerna även på den luftkvalitetsutredning som togs fram inför godkännandet av etapp 2 norra. Slutsatser från den bedöms kunna vara tillämplbara för etapp 2 södra.

Trafik

Trafikkontoret lyfter i sitt yttrande fram att de önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt ska följa riktlinjerna i Gata Stockholm. De påvisar även att de ser positivt på att det nya gång- och cykelnätverk som planeras i Årstafältet som helhet. När det kommer till lokalgatorna anser Trafikkontoret att sektionerna för lokalgatorna generellt ser bra ut. De påvisar att de tidigare har påtalat detta inom andra etapper att gångfartsområden enligt trafikkontoret är en komplex reglering av allmän gata. Det kan vara svårt att hitta en bra och tydlig utformning som, genom att fordonstrafik tillåts, bidrar till att skapa en trafiksäker lösning. Trafikkontoret anser att den föreslagna sektionen för Parkbryggan västra sidan ser OK ut. Det kommer bli extra viktigt för kontoret att mötet mellan GATA2 och GATA3 i förhållande till TORG utformas på ett så trafiksäkert och tydligt sätt som möjligt. Här vill kontoret spela en aktiv roll i det fortsatta arbetet med detaljutformningen. Trafikkontoret anser att planbeskrivningen skulle behöva uppdateras där den tilltänkta färdriktningen gällande varuleveranser till och från livsmedelsverksamheten redovisas tydligare. Trafikkontoret uppfattar förslaget som om det är tänkt att tunga transporter ska angöra garaget via Gata F/Gata E för att sedan ta samma körväg tillbaka ut från området. Trafikkontoret vill såklart undvika tunga transporter på parkbryggan. Trafikkontoret saknar en kortare redogörelse för hur varuförsörjningen till förskolan är tänkt att fungera. Redovisningen kan bestå av att det klargörs om varuleveranserna är tänkta att lösas i gata eller i en angöringsficka. Trafikkontoret ställer sig positiva till intentionerna att Årstafältet ska bli en stadsdel tillgänglig för alla, där många går och cyklar. Trafikkontoret önskar delta aktivt med det fortsatta arbetet med att utforma gångfartsområdena i området i syfte att hitta lämpliga och trafiksäkra lösningar. Cykling inom detta planområde kommer ske i blandtrafik, i enlighet med övriga etapper som bebyggs med lokalgator. Trafikkontoret anser lösning vara rimlig.

Trafikförvaltningen anser att det är viktigt att framtida busstrafik i området får en god framkomlighet samt väl utformade hållplatser. För den vidare planeringen avseende busstrafik är det viktigt att trafikförvaltningens riktlinjer kring utformning med hänsyn till busstrafik används, RiGata-Buss. Det är positivt att körfältsbredden

har ett mått på 3,5 meter för huvudgata. Dock är parkeringsfickorna är för smal och ett gammalt mått på 2,25 meter har använts. Parkeringsfickorna behöver vara 2,5 meter breda för att en förbipasserande buss ska ha god marginal till den parkerade bilen. Det brukar oftast behövas mer utrymme framförallt på vintern när det blir ännu mindre utrymme på grund av snön.

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar påtalar i sitt yttrande att in- och utfarter i rusningstid är deras viktigaste verksamhetstid (kunder in/distribution ut). Genom samverkan har trafikplaneringen utvecklats och Trafikutredningen från 2020 är godtagbar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret ser också positivt på fortsatta dialoger med både trafikkontoret och trafikförvaltningen om den fortsatta planeringen av gatumiljöerna. Gatusektionernas måttkedjor är ofta svåra avvägningar och de mått som trafikförvaltningen hänvisar till består av en sammanvägd bedömning för att skapa en bra helhet. Förslaget om eventuella justeringar av måtten tas vidare in i fortsatt projektering. Kontoret har även efter utställning nr 2 justerat planbeskrivningen med förtydliganden om angöring och leveranser.

Parkering

Trafikkontoret konstaterar att parkeringstalet för bil är satt till 0,4 platser per lägenhet. De anser att detta är rimligt. Likaså ser trafikkontoret positivt på att all parkering för boende ska lösas i garage. Däremot finns det inget garage för boende, eller besökare, inom denna detaljplan. Planbeskrivningen anser de behöver bli mer omfattande i sin information gällande hur och var dessa parkeringsköp ska ske. I redovisningen ska det aktuella garaget redovisas med sin fulla kapacitet och hur många av platserna som är avsatta för denna detaljplan. Detta betyder att redovisningen tydligt ska visa att garaget dels löser parkeringen för dess fastighet men även fastigheterna i denna detaljplan. Detta redovisas med fördel genom en enklare men informativ tabell. Trafikkontoret ser inga problem med parkeringsköp – men som planbeskrivningen är nu kan vi inte granska förslaget gällande parkeringstalet.

Planbeskrivningen anser de behöver uppdateras. Då området som helhet kommer byggas ut i olika etapper kommer det bli viktigt att parkering på övergivna ytor och oreglerade gator undviks. Annars finns det risk att ett tillfälligt överutbud av parkeringsplatser skapas vilket kan medföra att andra mobilitetsåtgärder inte utvecklas som det är tänkt. Trafikkontoret konstaterar att cykelparkeringstalet för boende inom projektet ska vara 2,5 platser per lägenhet vilket de anser vara rimligt. De menar på att det i det fortsatta arbetet är

viktigt att cykelrum utformas lättåtkomliga. Cykelparkeringar som placeras i gata ska vara säkra och helst även väderskyddade. Trafikkontoret anser inte att projektet kan placera cykelparkeringsplatser i angöringsfickorna. Eventuella cykelparkeringsplatser menar de ska ligga i samma nivå som gångbanorna/cykelbanorna. De vill se att mer omsorg läggs på utformningen. Trafikkontoret meddelar att de gärna deltar i det fortsatta arbetet med utformningen av eventuella cykelparkeringsplatser i gata.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret har uppdaterat planbeskrivning i enlighet med trafikkontorets synpunkter gällande redovisning av parkering. Kontoret noterar även att fortsatt planering för cykel i gatumiljöer gärna sker ihop med trafikkontoret.

Avfall

Trafikkontoret ser positivt på att området kommer ha stationär sopsug. Det framgår inte vart miljörum planeras och vart angöring till dessa ska förläggas. I det fortsatta arbetet är det viktigt att det planeras så att sophantering kan skötas på ett trafiksäkert sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar trafikkontorets synpunkt och tar med sig frågan om trafiksäker sophantering till fortsatt projektering.

Tillgänglighet

Trafikkontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré. I ett nybyggt område som detta är det rimligt att stadens egna riktlinjer ska följas i syfte att uppnå en tillgänglig stad för alla.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar trafikkontorets synpunkt om tillgänglighet och framhåller att 10 meter är utgångspunkt för fortsatt planering där endast enstaka undantagsfall medges som tydligt går att motivera.

Drift och underhåll

Trafikkontoret upplyser att teknisk handbok ska följas i så stor utsträckning möjligt. Vid avsteg ska dessa särredovisas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar trafikkontorets synpunkt och informerar att projektet tar med sig synpunkten in i fortsatt planering av genomförandet.

Näringsliv

Samarbetsnämnden Årsta Partihallar konstaterar i sitt yttrande att det i planarbetet saknas en generell näringslivskonsekvensanalys, på motsvarande sätt som t ex barnkonsekvenser är inarbetat. En sådan menar de bör t ex innehålla identifierade möjligheter till nya arbetstillfällen och verksamheter inom planområdet, arbetstillfällen som eventuellt ersätter befintliga arbetsplatser som avvecklas och vilka som kan bli kvar (ej aktuellt här) efter bostadsexploateringen samt hur plangenomförandet påverkar omkringliggande företag och verksamheter, utanför planområdet. Syftet är att bedöma såväl företagandemöjligheter, etableringspotential och eventuell inriktning för denna inom området samt eventuella möjligheter/konsekvenser för befintliga arbetsplatser utanför planområdet. Då arbetsplatskvoten inte bör minska generellt i staden, bör för varje planprocess antalet nya boende ställas i proportion till antalet nettotillkommande arbetsplatser genom analys och uppföljning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar samarbetsnämndens synpunkt om att det saknas en generell näringslivsanalys. Bedömningen under planarbetet har varit att det inte ansetts vara nödvändigt och att goda förutsättningar för verksamheter finns inom planen. Bland annat genom krav på verksamheter i bottenvåning.

Synpunkter inkomna under samråd och utställning nr 1 och nr 2 som ej tillgodosettsSamrådet (2015) och utställning nr 1 (2017)

- Enskilda och intresseorganisationer har framfört synpunkter på att Årstafältet bör bevaras och att den tidigare planerade landskapsparken ska bevaras/genomföras i sin helhet. I yttrandena framför man föreslagen bebyggelse (i Årstafältet som helhet) är olämplig pga av att befintliga ekologiska, kulturhistoriska och rekreativa värden på platsen minskar/försvinner och att marken utgörs av lera och högkvalitativ jordbruksmark.
- Kolonister motsätter sig att man tar bort/flyttar koloniområdet.

- Intresseorganisationer och skönhetsrådet har lyft fram önskemål om bättre/bredare gröna kopplingar inom området särskilt mellan Årstafältets stora park och Årsta.
- Stadsmuseet/boende har framför önskemål om att förslaget ska anpassa sig mer till den befintliga bebyggelsen i Valla och Skönhetsrådet har framfört oro för att variationen inom och mellan bebyggelsen riskerar att bli allt för konstruerad.
- Näringslivsorganisationer har önskat att påverkan på närliggande verksamheter ska utredas mer samt att fler förutsättningar bör ges för kontorsfastigheter.
- Naturskyddsföreningar anser att området inom detaljplanen bör vara bilfritt.
- Trafikverket, trafikförvaltningen på SLL och näringsidkare i Årsta partihallar har önskat att trafikflöden inom och utanför planområdet ska analyseras ytterligare.

Utställning nr 2 (2021)

- Samarbetsnämnden vill att en näringslivsanalys tas fram.
- Kulturförvaltningen medger att höga höjder inom planområdet är möjliga, men anser att det ur en kulturhistorisk synvinkel behövs en större avtrappning mot Valla gärde.
- Trafikförvaltningen anser att det vore lämpligt att komplettera detaljplanen med en ”generell” bestämmelse att tunnelbana får utföras.
- En mindre del av det av Stockholm Vatten och Avfall föreslagna u-området bibehålls som byggrätt.
- Trafikkontoret påvisar att plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar på föreslagen utformning av allmän gata och att dessa bör plockas bort.
- Trafikkontoret anser att tillgänglig parkering bör lösas inom 10 meter från entré.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras:

- Den framtida tunnelbanan är positiv för planen och området men eftersom förutsättningarna för den fortfarande är otydliga och denna plan sannolikt inte påverkas bör planen inte förbereda för tunnelbanan.
- Årstafältet planeras utifrån ett eget stadsbyggnadsideal som skapar utmaningar i anpassningen till befintlig bebyggelse.

Detta leder till svåra avvägningar i utformningen av den nya bebyggelsen.

- Planens bebyggelse skärmar av och ger en fond till det nya stadsdelstorget men är själv utsatt för störningar i form av buller som är kräver svåra avväganden.
- En tät stad skapar många kvalitativa gaturum men de många funktionerna som behöver in i gatumiljöerna riskerar att försvåra för framkomligheten. Att programmera för en sammantaget väl fungerande gatumiljö kräver svåra avvägningar mellan olika intressen och mål.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- En villkorande bestämmelse som reglerar att skyfallsåtgärd ska anläggas anläggs vid den planerade ytan på stadsdeltorget.
- Införandet av ett u-område inom kvarter A i syfte att säkerställa allmän tillgång till servisledning till intilliggande fastighet.
- En generell villkorande bestämmelse som anger att där så bedöms lämpligt ska förstärkningsåtgärder ska genomföras.
- Genomförandetiden har ändrats från 5 år till 7 år för att bättre samspela med projektets utbyggnadstakt.
- Planbeskrivningens genomförandedel kompletteras med förtydliganden i beskrivningen av de fastighetsrättsliga konsekvenserna i enlighet med lantmäteriets yttrande.
- Dagvattenutredningen kompletteras med anledning av de synpunkter som inkommit under utställningen gällande detaljplanens påverkan på miljökvalitetsnormerna.
- Bullerutredningen för kvarter B uppdateras med en tydligare beskrivning hur kvarteret hanterar buller från huvudgatan.

Efter utställning nr 2 har ytterligare behov till revidering uppstått utöver de revideringar som föranletts av de synpunkter som kommit in under utställningen. Följande förändringar föreslås i planförslaget:

- En utformningsbestämmelse för kvarter B som medger att del av bottenvåningen får utformas med ett extra våningsplan.
- En höjning av totalhöjden i kvarter B för att tillgodose möjligheten att kunna bygga stommar i trä. Justeringen innebär ingen utökad bygg rätt och inte heller att några fler våningsantal kan tillskapas.
- En bestämmelse för kvarter E införs som anger hur stor del av kvarteret som får byggas ut.

- En justering av utformningsbestämmelsen om bröstningshöjd för att på ett bättre sätt tillgodose förutsättningarna för de större kvarteren.
- En omarbetning av bestämmelse som reglerar teknikutrymmens indrag från gata i syfte att underlätta för genomförandet för några av kvarteren.
- En justering av utfartsförbudet för kvarter D där det tas bort vid kvarterets sydvästra sida.

Förändringarna som föreslås inför godkännandet är av förtydligande karaktär och/eller av redaktionell karaktär. Stadsbyggnadskontoret anser därför inte planen måste sändas ut på ny utställning. Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Anna Lina Axelsson
planchef

Ola Grimell
stadsplanerare