

**Utlåtande 2005: RII (Dnr 311-4485/2004)**

## **Förslag till detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 5:1, Knutpunkt Årstaberget, Dp 2003-01883-54**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 5:1, Knutpunkt Årstaberget,  
Dp 2003-01883-54, antas.

**Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson** anför följande.

### *Ärendets beredning*

Ett flertal planer och överenskommelser ligger till grund för kommande kollektivtrafikknutpunkt Årstaberget. Dennisöverenskommelsen från 1994 och efterföljande utredning "Fördjupad översiktsplan för södra trafikbandet" ledde till utbyggnad av tvärbanan och beslut om en ny pendeltågsstation. Idag är pendeltågsstationen under uppförande och beräknas vara i drift år 2005-2006. Det planförslag som nu underställs kommunfullmäktige möjliggör byggandet av ett nytt busstorg.

### *Sammanfattning*

Detaljplaneförslaget möjliggör byggandet av ett busstorg invid den nya pendeltågs- och tvärbanestationen Årstaberget. Syftet är att skapa en effektiv trafikknutpunkt med möjlighet till direktomstigning mellan pendeltåg, buss och tvärbana. Busstorget nås via en lokalgata till Svärdlångsvägen. Busstorget innehåller plats för ett flertal busslinjer, uppställning för taxi och angöring av bilar. För att resenärer ska kunna byta färdslag utan att bli utsatta för regn kommer ett gångstråk med skärmtak att anläggas mellan de olika trafiklagen.

Invid pendeltågsstationen finns en cykelparkering. Planförslaget innehåller också en byggrätt för ett café eller en kiosk. En park anläggs som en grön ridå mot bebyggelsen. Svärdlångsvägen breddas med ett körfält.

*Bilaga 1 Ersättaryttrande från Eie Herlitz (mp)*

*Bilaga 2 Planbeskrivning*

*Bilaga 3 Genomförandebeskrivning*

*Bilaga 4 Remiss- och samrådsredogörelse*

*Bilaga 5 Utställningsutlåtande*

*Bilaga 6 Plankarta*

*Mina synpunkter*

Jag vill tillstyrka den föreslagna detaljplanen för busstorget vid Knutpunkt Årstaberget. Den nya pendeltågsstationen ligger strategiskt mitt i ett av stadens utvecklingsområden med ett stort antal bostäder dels under byggnation, dels på planeringsstadiet. Det är angeläget att nya bostadsområden blir välförsörjda med kollektivtrafik.

Många passagerare kommer att passera Knutpunkt Årstaberget. Därför är det viktigt att busstorget och dess omgivning får en smakfull och trygg utformning. Jag vill uppmana SL att nogsamt utforma busstorget så att det inte uppfattas som ännu en betonglagd och ogästvänlig plats för kollektivtrafikresenärer. Låt oss istället göra något vackert som lyfter området.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Sten Nordin* (m) enligt följande.

I området från Årsta till Liljeholmen kommer det att skapas över 7 000 nya arbetsplatser och det beräknas flytta in ca 12 000 personer. Därför är det oerhört viktigt att i det kommande arbetet tillgodose de ökade parkeringsbehoven i området. Förutom att parkeringsnormen för de boende i området bör vara minst 1,0 borde dessutom behovet av en infartsparkering eller p-hus undersökas. I en sådan här knutpunkt är ordentliga parkeringsmöjligheter en förutsättning för att inte få kaos i området. Antalet parkeringsplatser måste anpassas till den ökade biltrafiken i området och till knutpunkten.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 5:1, Knutpunkt Årstaberget,  
Dp 2003-01883-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 4 november 2004 att godkänna förslag till detaljplan för del av fastighet 5:1, Knutpunkt Årstaberg inom stadsdelen Årsta, Dp 2003-01883-54, och överlämna ärendet till kommunfullmäktige för antagande, samt att därutöver anföra följande.

Nämnden vill uppmana SL att se över utformningen av Knutpunkt Årstaberg. Det kommer att vara en väl utnyttjad station och därför är det extra motiverat att lägga ned ett omsorgsfullt arbete på utformning och materialval. Knutpunkten ska givetvis svara mot höga krav på tillgänglighet och säkerhet. Vidare bör SL studera hur busslinjer som inte har sin slutstation vid Årstaberg ska kunna få en hållplats vis Årstabergsvägen, utan att ledas in till terminalen.

*Ersätтарыtrande gjordes av Eie Herlitz (mp), bilaga 1.*

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande av den 4 oktober 2004 har följande lydelse.

### SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till detaljplan som möjliggör byggandet av en bussterminal invid kommande pendeltågstation i Årsta. Planens syfte är att skapa en effektiv trafikknutpunkt med möjlighet till direktomstigning mellan pendeltåg, buss och tvärbana.

Enligt nämndens uppdrag har plansamråd och utställning genomförts. Boende i området är framförallt kritiska till de ökade trafik- och bullernivåer som planens genomförande innebär. Remissinstanserna är i huvudsak positiva alternativt har ej någon erinran.

### Bakgrund

Ett flertal överenskommelser, planer och program ligger till grund för kommande Årstabergs kollektivtrafikknutpunkt. Dennisöverenskommelsen 1994 och efterföljande "Fördjupad översiktsplan för Södra trafikbandet" ledde till utbyggnad av tvärbanan och beslut om en ny pendeltågsstation. I Program för stadsutvecklingsområdet Liljeholmen som var på remiss och samråd under år 2000 utpekades platsen som en viktig trafikknutpunkt för Årsta - Liljeholmen med omgivning.

Idag är Årstabergs pendeltågsstation under uppförande och planeras kunna tas i bruk vid årsskiftet 2005-2006. Detaljplanen för breddning av Svärdlångsvägen som möjliggör busstrafik från centrala Årsta till knutpunkten har antagits i stadsbyggnadsnämnden.

### *Planförfarande*

Planen har handlagts med normalt förfarande.

### *Planområde*

Planområdet är centralt beläget mellan Liljeholmen, Östberga, Årsta och Västberga industriområde. Området ligger i det halvcentrala band som idag står inför en stor expansion. Stadsutvecklingsområdet Liljeholmen beräknas enligt framtaget program få ca 7000 nya invånare och ca 7000 nya arbetsplatser. I Årsta pågår ett programarbete för Årsta stråket vilket skulle ge möjlighet till ca 4-5000 nya invånare.

Planområdet består till största delen av en stor asfalterad yta som används dels av småindustrierna i området som upplagsplats och parkering av lastbilar, och dels som boendeparkering åt flerbostadshusen i grannskapet. I planen ingår även en elnätstation, Svärdlångsvägens början samt två mindre områden parkmark.

### *Planförslaget*

Planen möjliggör byggandet av ett nytt busstorget med direkt omstigning till pendeltåg och snabbspårväg. Busstorget nås via en lokalgata till Svärdlångsvägen. Busstorget innehåller plats för ett flertal busslinjer, uppställning för taxi och angöring av bilar. Ett gångstråk med skärmtak som skydd för väder och vind anläggs mellan de olika trafikslagen. Invid pendeltågsstationen finns en cykelparkering. En central väntplats för resenärer ges byggrätt för trafikantservice såsom café, kiosk etc. Öster om busstorget anläggs en park som en grön ridå mot bebyggelsen. Svärdlångsvägen kommer att breddas med ett körfält för att skapa en effektiv trafikföring.

### **TILLGÄNGLIGHET**

Busstorget och kopplingarna mellan de olika trafikslagen (pendeltåg och tvärbana) skall vara tillgängliga för personer med rörelsehinder och orienteringshandikapp.

### *Miljökonsekvenser*

#### **TRAFIK OCH BULLER**

Planområdet består till största del av en asfalterad yta som idag utarrenderas för boendeparkering åt flerbostadshusen i grannskapet. Parkeringsplatserna kommer att ersättas inom respektive fastighet. Området är bullerutsatt idag både från järnväg, personbilar och lastbilar. Ett genomförande av den aktuella planen innebär att de ekvivalenta ljudnivåerna (dygnsmedelvärde) kommer att öka upp till 2dB (A) och generellt med 1dB(A) för boende i fastigheterna invid Svärdlångsvägen angränsande till planområdet. (Den minsta förändring som normalt uppfattas av människan är 2-3 dB(A) varför den beräknade ljudnivåökningen bedöms vara knapp hörbar.) Den maximala ljudnivån påverkas inte till följd av trafikeringen inom planområdet.

## LUFT OCH PARTIKLAR

Planområdet bedöms ej vara utsatt för luftföroreningar (kväve) som överskrider miljö-kvalitetsnormens gränsvärden, dock finns en viss risk för överskridande av partikelhalten i området. Det beror främst på uppvirvling av partiklar från Årstälänken. Tillkommande trafik till bussterminalen utgör mindre än 1% av trafiken på Årstälänken och tillskottet partiklar som detaljplanen medför bedöms därför vara försumbar.

## VATTEN

Terminalområdet genererar dagvatten vars föroreningshalter anses som måttliga-höga. Förutsättning för infiltration inom planområdet är dålig. Där möjlighet finns skall dagvatten från hårdgjorda ytor fördröjas inom tomtmark eller på lämpliga intilliggande ytor på allmän platsmark innan avledning sker till befintliga dagvattenledningar. I sista hand skall dagvattnet genomgå oljeavskiljning, innan avledning sker till dagvattenledningen.

## RISK

En grov riskanalys har utförts för den planerade bussterminalen där sannolikhet och konsekvens för olika olycksscenarion har bedömts översiktligt. Inga oacceptabla risker har identifierats inom området. De ökade riskerna som planförslaget medför beror främst av den ökade mängden människor som rör sig i området. De risker som identifierats bedöms kunna åtgärdas tillfredsställande genom riskreducerande åtgärder.

## **EKONOMISKA KONSEKVENSER**

Staden ska förvärva marken inom planområdet som idag ägs av Jernhusen och sedan svara för all erforderlig fastighetsbildning. Kontoret sköter sedan driften som hör till huvudmannskapet för allmän platsmark såsom snöröjning, sandning m.m.

SL står för genomförandet av hela planen, utom den del som avser ombyggnaden av Svärdlångsvägen vilken är stadens ansvar. SL äger och underhåller alla anläggningar som hör ihop med trafikknutpunkten.

De parkeringsplatser som idag finns på Marman 10 kommer att försvinna då fastigheten tas i anspråk för bussterminalen. Kontoret har inlett ett planarbete att effektivisera parkeringsytorna i västra Årsta för att ersätta en stor del av de platser som försvinner.

## *Planprocessen*

## PROGRAMSAMRÅD

Program för stadsutvecklingsområde Liljeholmen var på remiss och samråd under perioden juni-augusti år 2000. Programmet innehöll ca 3 000 nya lägenheter och 6 000-7 000 nya arbetsplatser samt infrastrukturella satsningar och sträckte sig från Liljeholmstorget vidare över Marievik och Årstadal till Årstaberget.

Programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i april 2001 som beslutade att programmet ska ligga till grund för vidare detaljplanering.

#### PLANSAMRÅD

Planförslaget sändes ut på remiss och samråd 7 januari- 11 februari 2004. Ca 20-30 personer kom. Från sakägare och boende inkom 6 skrivelser under remiss och samrådstiden.( därutöver har 2 skrivelser inkommit i samband med startpromemorian)

Remissinstanserna var i huvudsak positiva, alternativt hade ingen erinran mot planförslaget. De synpunkter som inkom gällde önskemål om en gång- och cykelförbindelse mellan detaljplaneområdet och arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen och Södra Länken, infartsparkering, cykelparkering, trafiksäkerhet och tillgängligheten för personer med funktionshinder.

Vägverket menade att det borde finnas en separat gång och cykelbana längs Svärdlångsvägen. AB Storstockholms lokaltrafik ville att stödmuren mot banvallen skulle utgå samt önskar mindre justeringar i plankarta, plan- och genomförandebeskrivning.

*Boende och föreningar* i området var kritiska till förslaget. Åtta skrivelser inkom. De ansåg i huvudsak att planförslaget medför ökad trafik i området och därmed höjda bullernivåer, ökad risk för olyckor och försämrad luft i ett område som redan är belastat i dessa frågor. Utredning om alternativa platser och alternativa utformningar önskades. Ett flertal önskade en ny väg utmed spårområdet och att busstrafiken förläggs där istället för att bredda Svärdlångsvägen. Korsningen vid "böjen" av Svärdlångsvägen ansåg de vara överdimensionerad och borde omarbetas för att öka säkerheten. Frågan om vibrationer från tung trafik i området önskade några få utrett.

Parkeringsplatserna som tas bort i och med byggandet av busstorget bör enligt de boende bli ersätta med nya parkeringsplatser.

Banverket (*sakägare*) ville ha en gångbro över Årstabergsvägen och Södra Länken och önskar ändrad fastighets- och markanvändningsgräns.

#### *Efter plansamråd*

Efter plansamrådet justerades planförslaget. Stödmuren ersattes av en mindre mur i ett annat läge. En cykelparkering placerades utmed denna mur. Den korsning vid "böjen" av Svärdlångsvägen som boende upplever som trafikfarlig och överdimensionerad har omarbetats för att öka säkerheten. En utredning kring vibrationer utfördes samt en utredning kring alternativ placering av bussterminalen gjordes men har ej föranlett några justeringar av planförslaget. De parkeringsplatser som tas bort i och med byggandet av busstorget kommer att ersättas med nya p-platser inom respektive fastighet.

Ett flertal har också påpekat nödvändigheten av en gång- och cykelförbindelse mellan detaljplaneområdet och arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen och Södra Länken. Ett arbete mellan gatu- och fastighetskontoret och vägverket pågår för att realisera detta.

Mindre justeringar på plankarta, planbeskrivning och genomförande beskrivning gällande t.ex. markanvändningsgränser, förtydligande av läge för taxistation, cykelparkering och krav på tillgänglighet är gjorda.

De synpunkter som ej har tillgodosetts är önskan om en separat gång och cykelväg. Här menar gatu- och fastighetskontoret att "trafik-och gatumiljöplanen" föreslår åtgärder bara längs de gator som har låg trafiksäkerhetsstandard. Då det finns en friliggande parkväg som erbjuder ett gott alternativ till cykling på Svärdlångsvägen bedömer därmed gatu- och fastighetskontoret att trafikanternas förhållanden är acceptabla.

En infartsparkering har också efterfrågats. Gatu- och fastighetskontoret bedömer det ej vara aktuellt med en infartsparkering i detta område med sitt centrala läge.

Ett flertal boende önskar en ny väg utmed spårområdet och att busstrafiken förläggs där istället. Kontoret bedömer förslaget som icke ekonomiskt genomförbart. Enligt program för Liljeholmen planeras området för bostäder och verksamheter.

## UTSTÄLLNING

Utställning av planförslaget skedde 2 aug.- 10 sept. 2004.

Synpunkter inkom från Cykelbranchrådet, Banverket, SL, Regionplane- och trafiknämnden och en bostadsrättsförening i området. De har ej föranlett någon ändring av planförslaget.

*Bostadsrättsföreningen* menar att aktuellt planförslag ger oacceptabla miljökonsekvenser och ett alternativt förslag med ett mindre busstorg och befintliga busshållplatser kvar utmed Årstabergsvägen förordas. Föreningen menar att planförslaget medverkar, om än i mindre grad till att gällande miljö kvalitetsnormer för luft kommer att överskridas. Föreningen anser att detaljplanen innebär följder som gör att den bör antagas av kommunfullmäktige.

Stadsbyggnadskontoret anser att ett alternativt förslag med mindre busstorg och med befintliga busshållplatser kvar utmed Årstabergsvägen ej uppfyller de krav som finns på en effektiv trafikknutpunkt ej heller ur trafiksäkerhetssynpunkt. Aktuellt planförslag ger ökad trafik och ökade bullernivåer för boende intill knutpunkten. MKB:n visar dock att maximal ljudnivå ej kommer att påverkas av busstrafiken. Det av riksdagen satta riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus 45dB(A), kan tillgodoses med god fönsterisolering. Ekvivalent ljudnivå kommer att öka ca 1-2 dB(A) som mest från 62 dB(A) till 64 dB(A). Den minsta förändring som normalt uppfattas av människan är 2-3 dB(A) varför den beräknade ljudnivåökningen bedöms vara knappt hörbar.

Området ligger nära Essingeleden/Årstälänken där luftföroreningarna riskerar överskrida tillåten halt av partiklar enligt gällande miljö kvalitetsnorm 2005. Halterna i terminalområdet ligger i intervallet strax under gränsvärdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer i likhet med miljöförvaltningen att planen inte påverkar föroreningshalterna i terminalområdet i sådan omfattning att miljö kvalitetsnormen överskrids. Terminalen kan om effekterna medför minskad bilanvändning bidra till minskade



föreningshalter regionalt. Planen bidrar därför inte till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.

I förarbetet till PBL (prop 1985/86:1 s 625) anges bl.a. att fullmäktige bör anta detaljplaner för större områden, planer som reglerar många motstridiga intressen, särskilt känsliga miljöer eller som är av principiellt intresse. Stadsbyggnadskontoret anser att trafikknutpunkt Årstaberget är av stort regionalt intresse, att det är en strategiskt viktig trafikknutpunkt som berör många och därför bör antas av kommunfullmäktige.

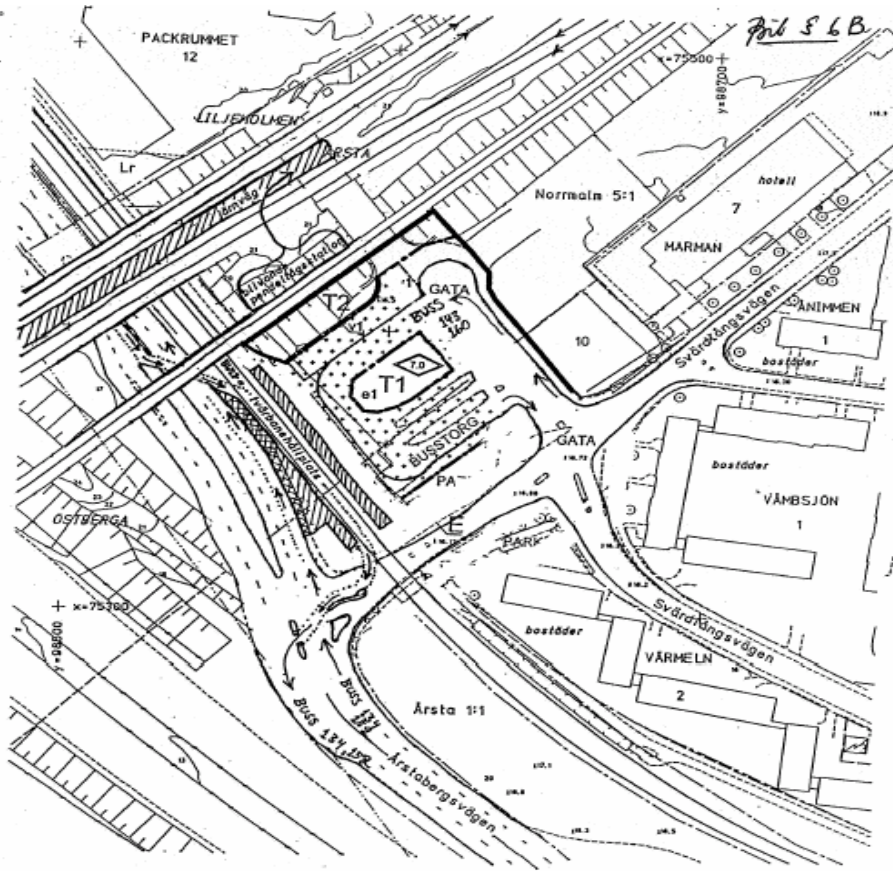
SL har inget att invända mot planförslaget i sig men anser att endast regnskydd enligt standardmodell ingår i bussterminalens hållplatsutrustning .

Under arbetets gång har SL bekostat framtagandet av ritningar för ett skärmtak som skall skydda resenärer från väder och vind vid byte mellan de olika trafikslagen samt skydda parkerade cyklar. Efter samrådet önskade SL ta bort skärmtaket av kostnadsskäl. Kontoret har tillmötesgått SL genom att göra förändringar beträffande materialval på platsen. Konstnärlig utsmyckning och granit har ersatts av betongmur, markplattor i betong och densifalt på körbanor. Stadsbyggnadskontorets anser att skärmtaket behövs som skydd för såväl trafikanterna samt för cykelparkeringen. Stadsbyggnadskontoret har därför skrivit in i plankartan att ett skärmtak skall utföras och att skärmtaket skall ges god arkitektonisk gestaltning. SL anser efter utställningsskedet att skärmtak enligt standardmodell kan ingå.



#### **Stadsbyggnadskontorets bedömning**

Stadsbyggnadskontoret är positiv till förslaget av flera skäl. En satsning på förbättrad kollektivtrafik i Stockholm bedöms som mycket positivt. Knutpunkt Årstaberget är beläget i det halvcentrala band som står inför en stor expansion och därmed behov av förbättrad kollektivtrafik. En effektiv trafikknutpunkt kan medverka till minskat behov av biltransporter både lokalt och regionalt. Den nya pendeltågsstation planeras att tas i bruk vid årsskiftet 2005-2006. Snabbspårvägens hållplats har flyttats till ett läge invid kommande pendeltågsstationen och en detaljplan är framtagen för breddning av Svärdlångsvägen för att möjliggöra busstrafik från centrala Årsta till knutpunkten. Bussterminalen är ett sista led för att åstadkomma denna trafikknutpunkt.

Bilaga 1



GRUNDKARTA ÅRSTABERG. ALTERNATIV MP.  
 KOMBINERAD BUSS- OCH SPÄRVÄGSHÅLLPLATS, FÄRDRIKTNING ÖST.

-  TRÅG- OCH SPÄRVÄGSPÅLPLATSFÖRM.
-  BUSSHÅLLPLATS

ETT AV FLERA  
 TÄNKBARA ALTERNATIV  
 JFR. LILJEHOLMENS  
 SPÄRV. + BUSSHPL!

/Eie

## **PLANBESKRIVNING**

Plan Ytterstaden  
Ewa Wåhlin  
Tfn 08-508 28 233

Normalt planförfarande  
2004-07-26

Dp 2003-01883-54

Detaljplan för  
**Del av fastighet Norrmalm 5:1 mm**  
**Knutpunkt Årstaberg**  
inom stadsdelen Årsta  
i Stockholm  
*Dp 2003-01883-54*

### **HANDLINGAR**

Detaljplanen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna beskrivning samt en genomförandebeskrivning.

### **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Planen möjliggör byggandet av en ny bussterminal intill kommande pendeltågsstation i Årstaberg och befintlig snabbspårväg. Planen innebär uppförande av en ny central trafikknutpunkt för kollektivtrafik i Årsta.

### **PLANERINGSBAKGRUND**

Ett flertal överenskommelser, planer och program ligger till grund för kommande Årstabergs kollektivtrafikknutpunkt. Dennisöverenskommelsen 1994 och efterföljande "Fördjupad översiktsplan för Södra trafikbandet" ledde till utbyggnad av tvärbanan och beslut att Årstaberg var platsen för en ny pendeltågsstation. I Stockholms översiktsplan (ÖP 99) utpekas platsen för en kommande pendeltågsstation och området anges som ett stadsutvecklingsområde.

I Program för stadsutvecklingsområdet Liljeholmen som var på remiss och samråd under år 2000 utpekas platsen som en viktig trafikknutpunkt för Årsta - Liljeholmen med omgivning.

Idag är Årstabergs pendeltågsstation under uppförande och planeras kunna tas i bruk vid årsskiftet 2005-2006. Detaljplanen för breddning av Svärdlångsvägen som möjliggör busstrafik från centrala Årsta till knutpunkten har antagits i stadsbyggnadsnämnden.

## PLANDATA

### *Planområdet*

Planområdet är centralt beläget mellan Liljeholmen, Östberga, Årsta och Västberga industriområde. Området ligger i det halvcentrala band som idag står inför en stor expansion. (Stadsutvecklingsområdet Liljeholmen beräknas enligt framtaget program få ca 7000 nya invånare och ca 7000 nya arbetsplatser. I Årsta pågår ett programarbete om nedgrävning av Årsta kraftledning vilket skulle ge möjlighet till ca 4-5000 nya invånare.)



*Planområdets läge i staden.*

Planområdet består till största delen av en stor asfalterad yta som används dels av småindustrierna i området som upplagsplats och parkering av lastbilar, och dels som boendeparkering åt flerbostadshusen i grannskapet. I planen ingår även en elnätstation, Svärlångsvägens början samt två mindre områden parkmark.

### BERÖRDA DETALJPLANER

Planen berör Dp 93086 fastställd 1996, Pl 5606 fastställd 1956. Planområdet innehar idag till största delen användningsbestämmelserna järnvägsändamål och parkering. Men även mindre områden med användningsbestämmelse park, gata och en elnätstation ingår. Inom planområdet finns också ett område som ej är detaljplanelagt.

### STOCKHOLMS ÖVERSIKTSPLAN

Stockholms översiktsplan, ÖP 99, anger området som stadsutvecklingsområde.

### ÄGOFÖRHÅLLANDEN

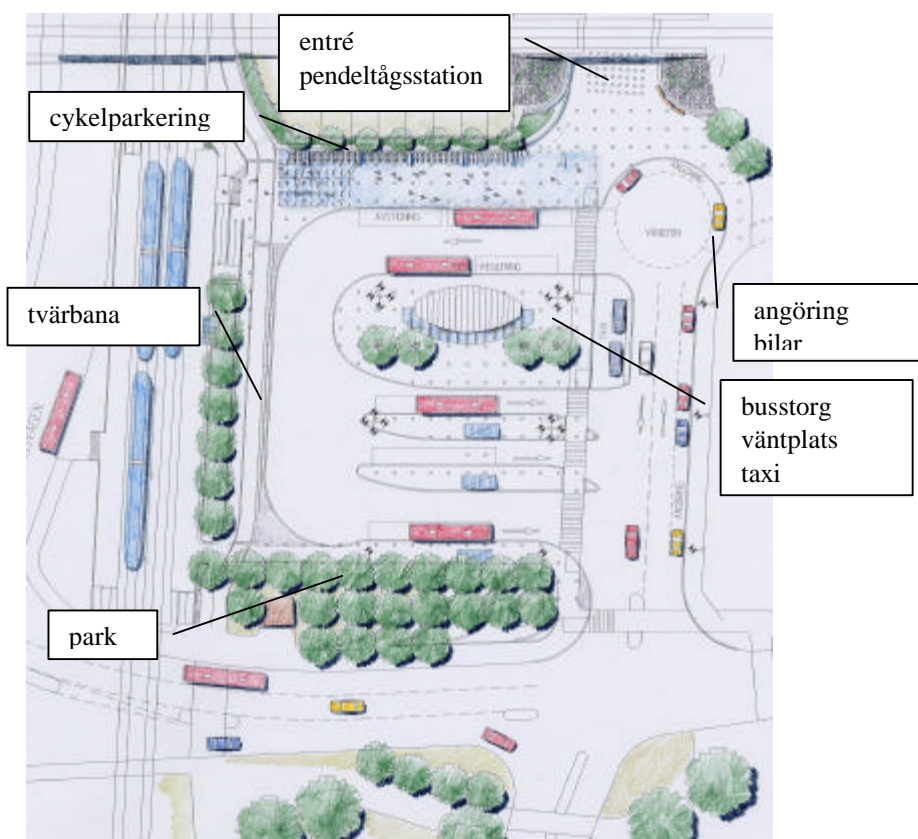
Fastigheten Marman 11, en elnätstation, och fastigheten Årsta 1:1, gata, park och spår-område ägs av staden. Fastigheten Marman 10 ägs av staden och utarrenderas för markparkering åt boende i bostadsområdet öster om Svärlångsvägen. Fastigheten

Norrmalm 5:1, trafikområde, ägs av dels Jernhusen fastigheter AB (förvaltas av Banverket) och dels av staten.

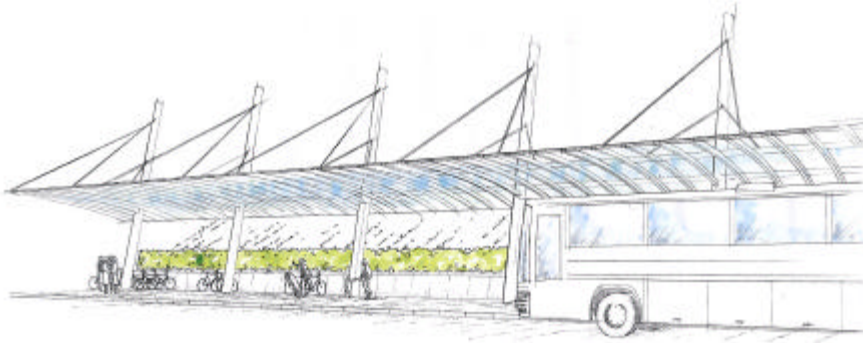
### FÖRÄNDRINGAR OCH MILJÖKONSEKVENSER

#### PLANFÖRSLAGET

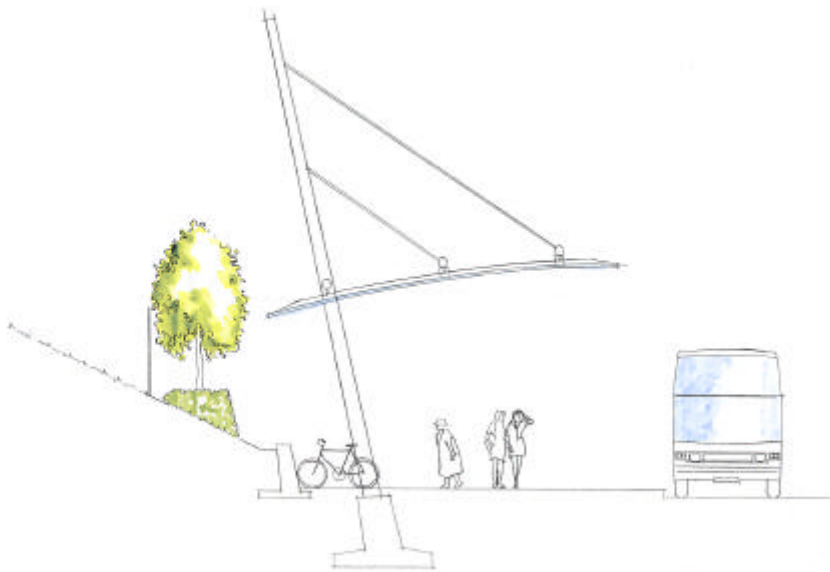
Planen möjliggör byggandet av ett nytt busstorget med direkt omstigning till pendeltåg och snabbspårväg. Busstorget nås via en lokalgata till Svärdlångsvägen. Busstorget innehåller plats för ett flertal busslinjer, uppställning för taxi och angöring av bilar. Ett tydligt gångstråk med skärmtak som skydd för väder och vind anläggs mellan de olika trafikslagen. Invid pendeltågsstationen finns en cykelparkering. En central väntplats för resenärer ges byggrätt för trafikantservice såsom café, kiosk etc. Öster om busstorget anläggs en park som en grön ridå mot bebyggelsen. Svärdlångsvägen kommer att breddas med ett körfält för att skapa en effektiv trafikföring.



*Situationsplan.*



*Skärmtak som skydd för väder och vind.*



*Sektion skärmtak.*

#### TILLGÄNGLIGHET

Busstorget och kopplingarna mellan de olika trafikslagen (pendeltåg och tvärbana) skall vara tillgängliga för personer med rörelsehinder och orienteringshandikapp.

#### TRAFIK OCH BULLER

Området är bullerutsatt idag både från järnväg, personbilar och lastbilar. Ett genomförande av den aktuella planen innebär att de ekvivalenta ljudnivåerna (dygnsmedelvärde) kommer att öka upp till 2dB (A) och generellt till 1 dB(A) för boende i fastigheterna invid Svärdlångsvägen angränsande till planområdet. Den

minsta förändring som normalt uppfattas av människan är 2-3 dB(A) varför den beräknade ljudnivåökningen bedöms vara knapp hörbar.

Den maximala ljudnivån påverkas inte till följd av trafikeringen inom planområdet. Tågtrafiken är den dimensionerande trafiken för maximal bullernivå kring planområdet. Linjebussar alstrar en maximal ljudnivå på 80 dB(A) på ett avstånd av tio meter. Riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus är 45 dB(A) vilket kan tillgodoses med god fönsterisolering.

#### PARKERING

Idag utarrenderas del av planområdet för boendeparkering åt flerbostadshusen i grannskapet. Parkeringsplatserna kommer att ersättas inom respektive fastighet.

#### LUFT OCH PARTIKLAR

Planområdet bedöms ej vara utsatt för luftföroreningar (kväve) som överskrider miljö kvalitetsnormens gränsvärden.

Viss risk finns för överskridande av partikelhalten i området. Det beror främst på uppvirvling av partiklar från Årstälänken. Tillkommande trafik till bussterminalen utgör mindre än 1% av trafiken på Årstälänken och tillskottet partiklar som detaljplanen medför bedöms därför vara försumbar.

Planförslaget medför en förbättrad kollektivtrafik vilket minskar utsläppen till luften totalt sett genom att fler personer väljer tåg, buss och snabbspårväg framför egen bil.

#### DAGVATTEN

Terminalområdet genererar dagvatten vars föroreningshalter anses som måttliga-höga. Förutsättning för infiltration inom planområdet är dålig. Där möjlighet finns skall dagvatten från hårdgjorda ytor fördröjas inom tomtmark eller på lämpliga intilliggande ytor på allmän platsmark innan avledning sker till befintliga dagvattenledningar. I sista hand skall dagvattnet genomgå oljeavskiljning, innan avledning sker till dagvattenledningen.

#### RISK

En grov riskanalys har utförts för den planerade bussterminalen där sannolikhet och konsekvens för olika olycksscenarion har bedömts översiktligt. Inga oacceptabla risker har identifierats inom området. De ökade riskerna som planförslaget medför beror främst av den ökade mängden människor som rör sig i området. De risker som identifierats bedöms kunna åtgärdas tillfredsställande genom riskreducerande åtgärder. Skyddsral anläggs på spåren som skydd vid urspårningar. Resenärerna kanaliseras till särskilda gångstråk för minimera risken för påkörningsolycka med buss eller spårvagn.

## ALTERNATIVREDOVISNING

### Nollalternativ

Planområdet ligger i ett område som står inför en stor expansion både vad gäller kommande bostäder och arbetsplatser. Om ej bussterminalen kommer tillstånd kvarstår nuvarande markanvändning på kort sikt. Ett nollalternativ skulle innebära att bussterminalen inte byggs och därmed tas möjligheten bort att tillskapa en effektiv trafikknutpunkt.

### Alternativ mindre busstorg.

Det alternativ som här anges är att istället för föreliggande planförslag anlägga ett mindre busstorg som utgör vändplats för endast två busslinjer (buss 143 och 160) då dessa busslinjer vänder vid Årstaberget. Förslaget innebär att övriga busslinjer (buss 134 och 152) ges hållplatser ute på Årstabergsvägen för att minimera antalet bussrörelser i anslutning till bostadsområdet.

En samlad konsekvensbedömning har gjorts med jämförelse mellan alternativen. Bedömningen baseras på att eventuella skadeförebyggande åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen vidtas.

Aspekt	Utbyggnadsalternativ	Mindre busstorg	Nollalternativ
Vibrationer	0	0	0
Luft	-	-	0
Buller	--	--	0

Med **ingen förändring** menas att befintliga förutsättningar/värden ej påverkas av etableringen ( 0 )

Med **viss förändring** menas att befintliga förutsättningar/värden marginellt försämras ( - )

Med **försämring** menas att befintliga lokala förutsättningar riskerar att märkbart försämras/skadas( - - )

I konsekvensbedömningen kan konstateras att utbyggnadsalternativ och alternativ mindrebusstorg är likvärdiga gällande vibrationer, luft och buller. Ur säkerhetssynpunkt är utbyggnadsalternativet att föredra. Alternativet mindre busstorg skulle innebära att många resenärer skulle vara tvungna att korsa Årstabergsvägen för att nå tvärbana och pendeltåg.



## **MEDVERKANDE**

Detaljplanen har utarbetats av Ulla-britt Wickström och Ewa Wåhlin stadsbyggnadskontoret, Britta Eliasson, Rebecca Westring, Anders Nyberg och Lena Wohlström gatu- och fastighetskontoret, Anders Eriksson SL och Lars Ström WSP mfl.

Karin Månsson  
tf planchef

Ewa Wåhlin  
handläggare

## GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Normalt planförfarande

Plan Ytterstaden  
Ewa Wählin  
Tfn 08-508 28 233

2004-07-26

Dp 2003-01883-54

Detaljplan för  
*Del av fastighet Norrmalm 5:1 mm*  
**Knutpunkt Årstaber**  
inom stadsdelen Årsta  
i Stockholm  
**Dp 2003-01883-54**

### BAKGRUND

Planområdet ligger vid den blivande pendeltågstationen Årstaber, som planeras kunna tas i bruk vid årsskiftet 2005-2006. Planområdet består idag till största delen av en stor asfalterad yta som används som upplagsplats och parkering av lastbilar samt som boendeparkering åt flerbostadshusen i grannskapet.

Planens syfte är dels att möjliggöra en bussterminal och därmed skapa en effektiv trafikknutpunkt med möjlighet till direktomstigning mellan pendeltåg, buss och snabbspårväg.

### FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Norrmalm 5:1, Marman 10, Årsta 1:1 samt hela Marman 11. Berörd del av fastigheten Norrmalm 5:1 ägs delvis av Staten (förvaltas av Banverket) men har till större delen förvärvats av Jernhusen Fastigheter AB. Övriga fastigheter ägs av staden. Marman 11 är upplåten till Stockholms läns landsting för en elnätstation.

En ny fastighet, som staden skall äga, skall bildas för bussterminalområdet av delar av fastigheterna Norrmalm 5:1, Marman 10 och 11 samt Årsta 1:1. Marman 11 skall regleras så att gränserna stämmer med det verkliga läget för elnätstationen.

De inom planområdet med T2 betecknade områdena skall ligga kvar inom fastigheten Norrmalm 5:1 och förvaltas av Banverket.

Allmän platsmark, gata och park, tillförs stadens fastighet Årsta 1:1.

### EKONOMISKA FRÅGOR

Ett genomförandeavtal skall upprättas mellan staden och SL som reglerar ansvaret för genomförandet samt kostnadsfördelningen mellan parterna. I huvuddrag innebär avtalet att SL står för genomförandet av hela planen, utom den del som avser

ombyggnaden av Svärdlångsvägen vilken är stadens ansvar. Staden ansvarar även för all erforderlig fastighetsbildning.

Ett avtal skall upprättas mellan staden och SL som reglerar ägandet, driften och skötseln av trafikaneläggningen. I huvuddrag innebär avtalet att SL äger och underhåller alla anläggningar som hör ihop med trafikknutpunkten, och staden sköter driften som hör till huvudmannaskapet för allmän platsmark såsom snöröjning, sandning m.m.

Befintlig parkering på Marman 10 är boendeparkering och arrenderas av fastigheterna i grannskapet. Parkeringen skall ersättas med nya parkeringsplatser inom respektive fastighet.

#### **TEKNISKA FRÅGOR**

Ledningar för den tekniska försörjningen finns framdraget till fastigheten. Erforderliga ledningsflyttningar genomförs av SL i samråd med staden och ledningshavarna.

#### **ORGANISATORISKA FRÅGOR**

##### **Ansvarsfördelning**

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättandet av detaljplan.

Gatu- och fastighetskontoret medverkar genom sitt huvudmannaskap för stadens mark.

Avtal skall upprättas mellan staden och SL för genomförande av detaljplanen och för reglering av ägande och drift av bussterminalen när den skall tas i bruk.

##### **Tidsplan**

Planärendet handläggs med normalt förfarande

Plansamråd	7 januari-11 februari
Utställning	3:e kvartalet 2004
Antagande av SBN	3 - 4:e kvartalet 2004
Laga kraft ( om ej överklagat)	4:e kvartalet 2004

Bussterminalen ska vara färdig att tas i bruk senast när pendeltågsstationen öppnar, vilket är planerat till årsskiftet 2005-2006.

##### **Genomförandetid**

Genomförandetiden upphör 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

## **MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN**

Genomförandebeskrivningen har upprättats i samråd med Olof Sjöblom, lantmäterimyndigheten och Rebecca Westring, gatu- och fastighetskontoret.

Karin Månsson  
tf planchef

Ewa Wåhlin  
handläggare

**REMISS- OCH  
SAMRÅDSREDOGÖRELSE**

Normalt förfarande  
2004-07-26

Dp 2003-01883-54

Plan Ytterstaden  
Ewa Wåhlin  
Tfn 08-508 28 233

Detaljplan för  
**Del av fastighet 5:1 m m**  
**Knutpunkt Årstabergr**  
i stadsdelen Årsta  
i Stockholm  
**Dp 2003-01883-54**

**INNEHÅLL**

1. **Bakgrund till planarbetet**
2. **Hur programsamrådet har bedrivits**
3. **Hur plansamrådet bedrivits**
4. **Sammanfattning av synpunkter**
5. *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*
6. **Inkomna synpunkter under plansamrådet**
  - 6.1 **Länsstyrelsen**
  - 6.2 *Lantmäterimyndigheten*
  - 6.3 **Sakägare och boende**
  - 6.4 **Remissinstanser**

**1. Bakgrund till planarbetet**

Ett flertal överenskommelser, planer och program ligger till grund för kommande Årstabergrs kollektivtrafikknutpunkt. Dennisöverenskommelsen 1994 och efterföljande "Fördjupad översiktsplan för Södra trafikbandet" ledde till utbyggnad av tvärbanan och beslut att Årstabergr var platsen för en ny pendeltågsstation. I Program för stadsutvecklingsområdet Liljeholmen som var på remiss och samråd under år 2000 utpekades platsen som en viktig trafikknutpunkt för Årsta - Liljeholmen med omgivning.

Idag är Årstabergrs pendeltågsstation under uppförande och planeras kunna tas i bruk vid årsskiftet 2005-2006. Detaljplanen för breddning av Svärdlångsvägen som möjliggör busstrafik från centrala Årsta till knutpunkten har antagits i stadsbyggnadsnämnden.

## **2. Hur programsamrådet har bedrivits**

Program för stadsutvecklingsområde Liljeholmen var på remiss och samråd under perioden juni-augusti år 2000. Till samrådsmötet kom ca 60 personer.

Programmet innehöll ca 3 000 nya lägenheter och 6 000-7 000 nya arbetsplatser samt infrastrukturella satsningar och sträckte sig från Liljeholmstorget vidare över Marievik och Årstadal till Årstaberget.

Programsamrådet redovisades för stadsbyggnadsnämnden i april 2001 som beslutade att programmet ska ligga till grund för vidare detaljplanering.

## **3. Hur plansamrådet bedrivits**

Startpromemorian för knutpunkt Årstaberget antogs i nämnden 12 juni 2003. Stadsbyggnadsnämnden gav kontoret i uppdrag att påbörja planarbetet med plansamråd remiss och därefter utställning av förslaget. Planförslaget sändes ut på remiss och samråd 7 januari- 11 februari 2004. Under remisstiden visades förslaget i Tekniska nämndhuset, Flemminggatan 4, samt i Enskede - Årsta medborgarkontor, Gullmarsplan 3-5. Öppet hus för allmänheten hölls 21 januari kl 17-20 i Årsta sjukhem för att ge information och få synpunkter på förslaget. Ca 20-30 personer kom. Sakägare kallades till mötet via brev, allmänheten informerades dels via lappning i samtliga portar i angränsande fastigheter dels genom annons i Mitt i Söder 13/1 2004. Från sakägare och boende inkom 6 skrivelser under remiss och samrådstiden.( därutöver har 2 skrivelser efter tjänsteutlåtandet (startpromemorian) inkommit)

## **4. Sammanfattning av synpunkter**

*Remissinstanserna* är i huvudsak positiva, alternativt har ingen erinran mot planförslaget. En del synpunkter och frågeställningar kring planförslaget har dock inkommit.

Ett flertal instanser efterfrågar en gång och cykelförbindelse mellan detaljplaneområdet och arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen och Södra länken. Vidare efterfrågas infartsparkering, cykelparkering, att tillgängligheten för personer med funktionshinder och att trafiksäkerheten bör belysas i det fortsatta arbetet.

Vägverket menar att det bör finnas en separat gång och cykelbana längs Svärdlångsvägen.

AB Storstockholms lokaltrafik vill att stödmuren mot banvallen skall utgå samt önskar mindre justeringar i plankarta, plan- och genomförandebeskrivning.

*Länsstyrelsen* och *Lantmäterimyndigheten* godtar alternativt har ingen erinran mot förslaget.

*Boende* och *föreningar* i området är kritiska till förslaget. Åtta skrivelser har inkommit. De anser i huvudsak att planförslaget medför ökad trafik i området och därmed höjda bullernivåer, ökad risk för olyckor och försämrad luft i ett område som redan är belastat i dessa frågor. Utredning om alternativa platser och alternativa utformningar önskas. Ett förslag är inskickat där busstorget minskas till vändhallplats för buss 160 och övriga busslinjer får hållplatser utmed Årstabergsvägen. Ett flertal önskar en ny väg utmed spårområdet och att busstrafiken förläggs där istället för att

bredda Svärdlångsvägen. Breddas Svärdlångsvägen önskas åtgärder för att minska genomfartstrafiken och för att hålla hastigheterna nere. Korsningen vid "böjen" av Svärdlångsvägen anses vara överdimensionerad och bör omarbetas för att öka säkerheten. En infartsparkering önskas på södra sidan av länken samt en gångbro/perrong över länken för att få en bättre väg för gående än idag.

Vidare anser boende att planbeskrivningen inte korrekt beskriver bullerproblematiken i området bl. a. att riktvärden överskrids, och hemställer att staden i planen uppställer bullervillkor enligt gällande riktvärden och menar att staden bör vidta åtgärder mot banverket för att minska ljudnivåerna från järnvägstrafiken. Frågan om vibrationer från tung trafik i området önskar några få utrett.

Parkeringsplatserna som tas bort i o m byggandet av busstorget vill boende att skall ersättas med nya p-platser. Antalet platser skall anpassas till den ökade trafikeringen av människor med bil.

Banverket (*sakägare*) vill ha att en gångbro över Årstabergsvägen och södra länken och önskar ändrad fastighets- och markanvändningsgräns.

##### 5 Stadsbyggnadskontorets ställningstagande.

Stadsbyggnadskontoret är positiv till förslaget av flera skäl. En satsning på förbättrad kollektivtrafik i Stockholm bedöms som mycket positivt. Knutpunkt Årstabergr är beläget i det halvcentrala band som står inför en stor expansion och därmed behov av förbättrad kollektivtrafik. Liljeholmen beräknas enligt framtaget program få ca 7000 nya invånare och ca 7000 nya arbetsplatser och Årsta kan enligt pågående programarbete ge möjlighet till nytt boende för ca 4-5000 invånare. En effektiv trafikknutpunkt kan medverka till minskat behov av biltransporter både lokalt och regionalt. Bussterminalen är ett sista led för att åstadkomma denna trafikknutpunkt. Den nya pendeltågsstation planeras att tas i bruk vid årsskiftet 2005-2006. Snabbspårvägens hållplats har flyttats till ett läge invid kommande pendeltågsstationen och en detaljplan är framtagen för breddning av Svärdlångsvägen för att möjliggöra busstrafik från centrala Årsta till knutpunkten.

Samtliga remissinstanser har ej haft någon erinran mot, alternativt varit positiva till förslaget, men haft ett antal synpunkter på förslaget.

##### KNUTPUNKT ÅRSTABERGS KOPPLING TILL ANGRÄNSANDE OMRÅDEN

Många instanser har påpekat behovet av att knyta arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen till knutpunkt Årstabergr med en gång- och cykelbro. Arbete mellan gatu- och fastighetskontoret och vägverket pågår för att realisera detta.

##### Trafik

Vägverket menar att det bör finnas en separat gång och cykelbana längs Svärdlångsvägen då vägen är en huvudgata i området. Enligt gatu- och fastighetskontorets "Trafik- och gatumiljöplan" föreslås åtgärder bara längs de gator som har låg trafiksäkerhetsstandard. Det finns en friliggande parkväg som erbjuder ett

gott alternativ till cykling på Svärdlångsvägen. Gatu- och fastighetskontoret bedömer sålunda att de oskyddade trafikanternas förhållanden är acceptabla.

Den korsning vid "böjen" av Svärlångsvägen som boende upplever som trafikfarlig och överdimensionerad är omgestaltad i det slutliga planförslaget.

Ett flertal boende önskar en ny väg utmed spårområdet och att busstrafiken förläggs där istället. Kontoret bedömer förslaget som icke ekonomiskt genomförbart. Enligt program för Liljeholmen planeras området för bostäder och verksamheter.

#### PARKERING

Parkeringsplatserna som tas bort i och med byggandet av busstorget kommer att ersättas inom respektive fastighet. Arbete med detta pågår.

En infartsparkering bedömer gatu- och fastighetskontoret ej vara aktuell i detta område med sitt centrala läge.

#### ALTERNATIVUTREDNING

Ett antal boende i området är starkt kritiska till planförslaget och har efterfrågat alternativa platser för bussterminalen. En alternativutredning är utförd. (se komplettering av MKB) I den redovisas bla alternativ "mindre busstorg" (busstorget minskas till vändhallplats för buss 160 och övriga busslinjer får hållplatser utmed Årstabergsvägen.) Alternativet är önskat av några boende. I konsekvensbedömningen kan konstateras att utbyggnadsalternativ och alternativ mindre busstorg är likvärdiga gällande vibrationer, luft och buller. Ur säkerhetssynpunkt är utbyggnadsalternativet att föredra. Alternativet mindre busstorg skulle innebära att många resenärer skulle vara tvungna att korsa Årstabergsvägen för att nå tvärbana och pendeltåg. Alternativ mindre busstorg anser kontoret inte heller fyller de krav som kontoret har på en effektiv trafikknutpunkt.

#### *Vibrationer.*

Boende i området är oroade för att busstrafiken i området skulle innebära vibrationer i bostäderna. Då byggnaderna i området är stabilt grundlagda bedöms människorna i bostadshusen med största sannolikhet ej påverkas av vibrationer från vägtrafiken i området, vibrationerna bedöms ej vara kännbara. Risken för att byggnaderna skall utsättas för vibrationsskador med anledning av vägtrafiken i området bedöms som obefintlig.

#### BULLER

Området är idag bullerutsatt från både personbilar, järnväg och lastbilar. Erforderliga utredningar har gjorts som visar att den maximala ljudnivån ej kommer att påverkas och att riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus 45 dB(A) kan tillgodoses med god fönsterisolerings. De ekvivalenta ljudnivåerna (dygnsmedelvärde) kommer att öka upp till 2 dB(A) för boende i fastigheterna invid Svärdlångsvägen angränsande till planområdet. (Ljudnivåökning på 2-3 dB(A) bedöms var knapp hörbar) Antal bullerhändelser kommer dock att öka.



Boende önskar vidare att staden bör vidta åtgärder mot banverket för att minska ljudnivåerna från järnvägstrafiken. Buller från järnvägen kan ej behandlas i denna plan.

#### *Mindre korrigeringar i planförslaget*

Planförslaget har sedan plansamrådet endast korrigerats i mindre omfattning. Den stödmur mot banvallen som SL önskade skulle utgå har ersatts av en lägre mur. Mindre justeringar på plankarta, planbeskrivning och genomförande beskrivning gällande t.ex. markanvändningsgränser, förtydligande av läge för taxistation, cykelparkering och krav på tillgänglighet är gjorda.

## **6 Inkomna synpunkter under plansamrådet**

### **6.1 Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen godtar förslaget.

### **6.2 Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten har inte några erinringar mot förslaget men föreslår mindre justeringar i texten i genomförandebeskrivningen.

### **6.3 Sakägare och boende**

#### **Banverket**

En gångbro över Årstabergsvägen och Södra länken utgör en förutsättning för en väl fungerande bytespunkt i Årstaberg.

Önskar ändrad markanvändning dvs ett sammanhängande område T2 istället för två separata. T2-området bör ingå i järnvägsfastigheten. Fastighetsgränsen mot järnvägsmarken skall dras utmed släntfot och släntfoten skall ingå i banverkets fastighet. Skötsel och planteringar och dyl regleras genom avtal. Utformning och anläggandet av stödmurarna måste godkännas av Banverket.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Önskade korrigeringar är utförda i den slutliga detaljplanen. Skötsel av planteringar och dyl. regleras genom avtal mellan staden och Banverket.*

#### **Jernhusen AB**

Detaljplaneförslaget innebär att huvuddelen av bussterminalen föreslås på Jernhusens fastighet. Jernhusen AB har ingen erinran under förutsättning att överenskommelse kan träffas med staden rörande förvärv av området.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Gatu- och fastighetskontoret ansvarar för att erforderliga överenskommelser träffas med Jernhusen AB.*

### **Brf Värmeln**

De parkeringsplatser som tas bort i o m byggandet av busstorget skall ersättas med nya platser. Antalet platser skall anpassas till den utökade trafikeringen av människor med bil. Ett antal parkeringsplatser skall förses med motorvärmare.

Önskar lägga busstrafiken jämsmed pendeltågsspåret istället för att bredda Svärdlångsvägen. Föreslår infartsparkering på södra sidan av södra länken.

Önskar en gångbro/ perrong över länken för att få en bättre väg för gående än idag.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Parkeringsplatserna som tas bort i och med byggandet av busstorget kommer att ersättas inom respektive fastighet. Arbete med detta pågår.*

*Ett flertal boende önskar en ny väg utmed spårområdet och att busstrafiken förläggs där istället. Kontoret bedömer förslaget som icke ekonomiskt genomförbart. Enligt program för Liljeholmen planeras området för bostäder och verksamheter.*

*En infartsparkering bedömer gatukontoret ej vara aktuell i detta område med sitt centrala läge.*

*Många instanser har påpekat behovet av att knyta arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen till knutpunkt Årstaberg med en gång- och cykelbro. Arbete mellan gatukontoret och vägverket pågår för att realisera detta.*

### **Elsa Clevinge**

Bilar står idag olagligt parkerade. Var skall dessa och bilarna från den borttagna platsen ta vägen? Inom fastigheterna! Skall grönområdena vid husen bort? Önskar att buss 160 går utmed järnvägen.

Svärdlångsvägen kommer i och med breddningen att utnyttjas som smitgata. Se till att den hastighetsbegränsas!

*Khalifa khaled, butiksägare till "Årsta handlarn".*

Det är en stor ekonomiska förlust för mig ifall en livsmedelsbutik öppnades i K-punkt Årstaberg. Jag önskar få förtur till att flytta min butik till K-punkt Årstaberg.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förtur för att få flytta sin butik till knutpunkten är ej en planfråga. (Startpromemorian innehöll en möjlig etablering av en butik, men planområdet har minskats i yta och innehåller i princip numera endast bussterminalen.)*

### **BOSTADSRÄTTSFÖRENINGEN VÅMBSJÖN GNM NILS LEINE**

Skrivelse 11/2-2004

Föreningen är mycket positiv till att det uppförs en pendeltågsstation. Föreningen kan också acceptera att det byggs en bussvändplats men inte i enlighet med det föreliggande planförslaget och avstyrker det aktuella planförslaget. Föreningen föreslår att busstorget minskas i storlek för att vara en vändplats för en busslinje (160) och att övriga busslinjer för hållplatser ute på Årstabergsvägen, eventuellt med en gångbro över vägen, att korsningen vid Svärdlångsvägen byggs om enligt föreningens förslag samt att det i planen anges uttryckliga bullervillkor som alltså skall gälla för

samtliga bulleralstrande verksamheter. Föreningen konstaterar, tyvärr, att anförda alternativ vad gäller busstationens utformning bl.a. att de nu befintliga busstationerna finns kvar inte har utretts vidare.

Föreningen anser att staden underskattar den extra trafikfara som bussarna innebär i det här barnrika området dvs. i samband med den körning som skall ske över spåren och övergångsställena. Därtill bör beaktas att den idag befintliga korsningen dvs. böjen av Svärdlångsvägen är överdimensionerad i storlek och är onödig eftersom vägen inte längre behöver ta den nu föreliggande "svängen". Föreningen föreslår att korsningen görs om för att öka säkerheten.

Vidare bör beaktas att den trafik som kommer att ske av personfordon och taxifordon för hämtning och lämning vid pendeltågsstationen kommer att belasta området med extra biltrafik.

Föreningen anser, under förutsättning att parkeringssituationen för föreningen och dess medlemmar kommer att få en bra lösning, att parkeringsfrågan inte bör vara något hinder för att ändra bl.a. fastigheten Marmans användning.

Södra länken kommer att stängas för underhåll eller när det har skett större olyckor. Den trafikströmmen som då föreligger, kommer att ta sig via andra vägar till Gullmarsplan, varav Svärdlångsvägen är en möjlighet. Föreningen utgår ifrån att Gatu- och fastighetskontoret kommer att vidta åtgärder i enlighet med Stadsbyggnadsnämndens yttrande i anledning av ärendet angående breddning av Svärdlångsvägen dvs. att åtgärder bör vidtas för att minska genomfartstrafiken och hålla hastigheterna nere.

Vad gäller buller anser föreningen att planbeskrivningen inte korrekt beskriver bullerproblematiken i området. Bullerutredningen har inte beräknat den andel av tung trafik som idag förekommer på Svärdlångsvägen. Föreningen vill härmed påpeka att Svärdlångsvägen kommer att breddas, förhållandet bredare väg, ökad trafik finns endast indirekt beaktade i utredningen.

Vidare är utgångspunkten för bullernivåerna inomhus baserat på ett s.k. "normaliserat" bostadshus.

Bullerutredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån ökar som mest från 57 dB (A) till 59 dB (A) (se sidan 4). Den kumulerade bullernivån med järnvägen blir enligt utredningen 62 dB (A) Detta innebär att riktvärdet på 55 dB (A) överskrids för föreningens fastighet. Uppgiften i MKBn och i planbeskrivningen att den maximala ljudnivån inte påverkas är sålunda inte korrekt i den mening att vad gäller maximalnivåer är ju antalet störande bullerhändelser en mycket väsentlig del. Vidare visar bullerutredningen att busstrafiken kommer att innebära att även maximalnivå överskrider riktvärdet på 70 dB (A) för föreningens fastighet. Vidare bör anmärkas att dessa värden gäller vid skyltad hastighet på 30 km/h. Idag är hastighetsbegränsningen satt till 50 km/h på en stor del av sträckan.

Staden bör också vidta åtgärder mot Banverket för att minska ljudnivåerna från järnvägstrafiken Föreningen anser att det mest negativa för de boende är att antalet bullerhändelser från vägtrafiken ökar från 230 till 450 tillfällen per dygn, varav anmärkningsvärda 60 tillfällen sker nattetid mellan 22.00-07.00. 20 % av fordonen

kommer att vara tung trafik. Detta sammantaget med de antal bullerhändelser som orsakas av förbipasserande tåg samt kommande bromsljud från tåg som skall stanna vid pendeltågsstationen innebär att bullerförhållandena i området blir helt oacceptabla.

Föreningen hemställer att Staden i planen uppställer bullervillkor i enlighet med gällande riktvärden eller i andra hand att miljönämnden fastställer vilka riktvärden som skall gälla enligt miljöbalken, både vad gäller inom- och utomhusvärdena.

Frågan om vibrationer har tyvärr inte utretts. Föreningen befarar att byggnaderna kan komma att påverkas negativt.

Utredningen påvisar också att luften i området redan är mycket dålig och detta innebär alltså att åtgärder som ytterligare förvärrar situationen inte bör få komma till stånd

Enligt föreningens bedömning visar MKBn att planläggningen medverkar, om än i mindre del, till att gällande miljö kvalitetsnormer för luft kommer att överskridas. Enligt 2 kap. 5 § PBL får en planläggning inte medverka till att en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken överträds.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kontoret anser att erforderliga utredningar har gjorts. Vidare bedöms beräknad ökning av bullernivåerna vara acceptabel. Miljöförvaltning bedömer att planen inte påverkar föroreningshalterna i terminalområdet i sådan omfattning att miljö kvalitetsnormen överskrids. Risken för att byggnaderna skall utsättas för vibrationsskador med anledning av vägtrafiken i området bedöms som obefintlig. Alternativ placering av busstorget har utretts men kontoret anser att påtagliga vinster för boende inte finns att finna.*

Skrivelse15/12-2003, yttrande från föreningen efter tjänsteutlåtandet 20 maj 2003( startpromemoria ).

Föreningen önskar ytterligare information om:

- vilka busslinjer som skall trafikera området, varför busstorget skall ha den föreslagna storleken, hur många människor som kommer att bli berörda av detaljplanen.....

- önskar alternativa lösningar av busstorgets utformning och storlek
- föreningen ger förslag som visar en mindre bussvändplats invid kommande pendeltågstation, ett mindre torg, detaljhandelsetablering samt bostadsbebyggelse
- menar att alternativ till föreslagen detaljhandelsetablering bör undersökas.
- förutsätter att en fullständig bullerutredning utförs.

Nils Leine

Skrivelse 5/11-2003

Se skrivelse15/12-2003, yttrande från föreningen efter tjänsteutlåtandet 20 maj 2003( startpromemoria ).

## 6.4 Remissinstanser

### GATU- OCH FASTIGHETSKONTORET

Kontoret konstaterar att det är glädjande att planeringen av en angelägen knutpunkt har kommit så här långt. Gatu- och fastighetsnämnden anför att i det fortsatta arbetet skall möjligheten att försörja arbetsplatsområdet och Östberga med en gång- och cykelförbindelse allvarligt prövas. Anläggandet av ett p-däck/infartsparkering samt cykelparkering ska också prövas. Gfk föreslår att g/c stråket utmed Svärdlångsvägen ska ligga i direkt anslutning till vägen och vara gatumark istället för parkmark. Lokalgatan skall omfatta intilliggande gångbana vid vändzonen. Drift och underhållsansvar för terminalområdet skall förtydligas i genomförandebeskrivningen

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samtliga önskemål har tillgodosetts förutom en infartsparkering. En infartsparkering bedömer gatu- och fastighetskontoret ej vara aktuell i detta område med sitt centrala läge.*

### Miljöförvaltningen

Miljö och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget men önskar att i det fortsatta arbetet redovisas hur plats reserveras för uppställning av cyklar. Miljöförvaltningen bedömer att planen inte påverkar föroreningshalterna i terminalområdet i sådan omfattning att miljökvalitetsnormen överskrids. Terminalen kan om effekterna medför minskad bilanvändning bidra till minskade luftföroreningshalter regionalt. Dagvattnet hanteras enligt stadens strategi, men förtydligar att om fördröjning och bortledning av dagvattnet blir aktuellt förutsätter förvaltningen att vattnet även från detta område samordnas med Svärdlångsvägens dagvatten till "Årstadiket".

### STOCKHOLM VATTEN

Stockholm vatten anför att vatten-, spillvatten- och dagvattenanslutning kan beredas från Svärdlångsvägen.

*Fortum distribution AB* anför att intill befintliga elledningar gäller ett generellt skyddsavstånd på 2,5 meter. I vissa fall kan detta avstånd minskas genom användande av rotskydd efter överenskommelse med fortum.

Nyligen omlagda gasledningar förutsätts inte beröras av planförslaget. För produktion och distributionsanläggningar för fjärrvärme och fjärrkyla finns ingen erinran.

*Stokab* har inget att erinra. Hänvisar till Stockholmsvattens samgranskande ledningskartor.

### AB STORSTOCKHOLMS LOKALTRAFIK

SL har följande synpunkter.

Stödmur mot banvallen skall utgå och hela terminal ytan förskjutas mot Svärdlångsvägen. Busstorget ska få beteckning gatumark och T1 skall endast gälla

spårvägstrafik. Tillgängligheten inom fastigheten Marman 11 måste säkerhetsställas. Området med beteckningen e1 skall utformas så att taxi får ett utrymme för uppställning i två rader. SL har inget intresse av bygggrätten inom beteckningen e1, den bör utgå eller placeras så att den inte utgör ett hinder för siktlinjen från pendeltågsentrén mot busshållplatserna. Eventuell vegetation skall placeras så att siktlinjen inte störs.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samtliga synpunkter har beaktats och erforderliga justeringar har gjorts.*

*Stockholms brandförsvaret har ingen erinran*

#### *Enskede-Årsta stadsdelsnämnd*

Förvaltningen är i positiv till förslaget och framförallt förbättringarna av kollektivtrafiken som föranleder detaljplaneändringen. Nämnden vill understryka vikten av att man i planeringen tar stor hänsyn till g/c-stråk i och omkring bussterminalen tex g/c-stråk mellan den nya järnvägsbron och Årstafältet. Tillgängligheten för personer med funktionshinder, trafiksäkerheten och g/c-stråk mellan arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen och detaljplaneområdet bör belysas i det fortsatta planarbetet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentarer: Många instanser har påpekat behovet av att knyta arbetsplatsområdet söder om Årstabergsvägen till knutpunkt Årstaberg med en gång- och cykelbro. Arbetet mellan gatu- och fastighetskontoret och vägverket pågår för att realisera detta. Trafiksäkerheten inom planområdet har behandlats under planprocessens gång, planområdet skall vara tillgängligt för funktionshindrad.*

*Stadsbyggnadsnämndens handikappråd har följande synpunkter*

Både ljus och ljudsignaler behövs där gångbanan korsar tvärbanan. Det är en omstigningspunkt som berör många personer. Synskadade måste få veta vilken busslinje som avgår från en perrong genom en taktill karta, siffra i upphöjd relief och/eller någon markering (talande). Vid den nyplantering som blir aktuell måste icke-allergiframkallande växter väljas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet skall vara tillgängligt för personer med funktionshandikapp och dessutom underlätta orienterbarheten med hjälp av taktilla kartor ljus- och ljudsignaler etc.*

Vägverket ställer sig positiv till planerna på en ny bussterminal. Svärdlångsvägen har kommunen redovisat som huvudgata med blandtrafik. Ur säkerhetssynpunkt bör det finnas separat gång- och cykelbana längs denna sträcka.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Enligt gatu- och fastighetskontorets "Trafik- och gatumiljöplan" föreslås åtgärder bara längs de gator som har låg trafiksäkerhetsstandard. Det finns en friliggande parkväg som erbjuder ett gott alternativ till cykling på Svärdlångsvägen. Gatu- och fastighetskontoret bedömer sålunda att de oskyddade trafikanternas förhållanden är acceptabla.*

Ewa Wåhlin, handläggare Ytterstadsavdelningen

**UTSTÄLLNINGSLÅTANDE**

Plan Ytterstaden  
Ewa Wählin  
Tfn 08-508 28 233

2004-10-04

Dp 2003-01883-54

Detaljplan för  
**Del av fastighet Norrmalm 5:1 mm**  
**Knutpunkt Årstabergr**  
i stadsdelen Årsta  
i Stockholm  
**Dp 2003-01883-54**

**UTSTÄLLNING**

Detaljplaneförslaget har under tiden 2 augusti – 10 september 2004 varit utställt i Tekniska Nämndhuset. Planförslaget har även visats i Enskede-Årsta medborgarkontor. Förutom kända sakägare har berörda boende och andra intressenter, som under samrådet skriftligen framfört synpunkter, fått underrättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen.

**Synpunkter inkomna under utställningen**

Synpunkter inkom från Cykelbranchrådet, Banverket, SL, Regionplane- och trafiknämnden och en bostadsrättsförening i området. De har ej föranlett någon ändring av planförslaget.

*Regionplane- och trafiknämnden* tillstyrker det utställda planförslaget.

*Banverket* menar att det är av stor vikt att planera för en helhetslösning beträffande g/c stråk och att dessa frågor kvarstår. Det är utmärkt att bussarnas avstigningszon är placerad i direkt anslutning till stationsentrén och att resenärerna inte i något fall kommer att behöva korsa biltrafiken för att nå busshållplatserna. Eventuellt kan cykelparkeringen vara något underdimensionerad.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:* En gång- och cykelförbindelse mellan detaljplaneområdet och arbetsplatsområdet söder om Årstabergrsvägen och Södra Länken har efterfrågats av många. Ett arbete mellan gatu- och fastighetskontoret och vägverket pågår för att realisera detta.

*AB Storstockholms Lokaltrafik* har inget att invända mot planförslaget i sig men anser att endast regnskydd enligt standardmodell ingår i bussterminalens hållplatsutrustning.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:* Under arbetets gång har SL bekostat framtagandet av ritningar för ett skärmtak som skall skydda resenärer från väder och



vind mellan de olika trafikslagen samt skydda parkerade cyklar. Efter samrådet önskade SL ta bort skärmtaket av kostnadsskäl. Kontoret har tillmötesgått SL genom att göra förändringar beträffande materialval på platsen. Konstnärlig utsmyckning och granit har ersatts av betongmur, markplattor i betong och densifalt på körbanor. Stadsbyggnadskontorets anser att skärmtaket behövs som skydd för såväl trafikanterna samt för cykelparkeringen. Stadsbyggnadskontoret har därför skrivit in i plankartan att ett skärmtak skall utföras och att skärmtaket skall ges god arkitektonisk gestaltning. SL anser efter utställningsskedet att skärmtak enligt standardmodell kan ingå.

Cykelbranschrådet anser att det är viktigt att cykelparkeringen står så nära stationsentrén som möjligt. Det framgår inte i planförslaget hur många cykelparkeringar som anordnas, ej heller om skisserat skärmtak kommer att skydda de parkerade cyklarna mot väder och vind.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Cykelparkeringen är placerad alldeles intill entrén till pendeltågstationen. Cykelparkeringen är 35 meter lång och ger plats till åtminstone 70 cyklar.*

Bostadsrättsföreningen Våmbsjön menar att aktuellt planförslag ger oacceptabla miljökonsekvenser, alternativt förslag med ett mindre busstorg och befintliga busshållplatser kvar utmed Årstabergsvägen förordas. Föreningen menar att det inte finns några skäl som talar emot ett mindre busstorg eller att det på något sätt är olämpligt eller inte möjligt att ha kvar en del busstationer ute på Årstabergsvägen. Föreningen menar att planförslaget medverkar, om än i mindre grad till att gällande miljö kvalitetsnormer för luft kommer att överskridas. Föreningen anser att detaljplanen har den innebörden och de följder att den bör beslutas av kommunfullmäktige.

Stadsbyggnadskontoret anser att alternativt förslag med mindre busstorg och med befintliga busshållplatser kvar utmed Årstabergsvägen ej uppfyller de krav som finns på en effektiv trafikknutpunkt ej heller ur trafiksäkerhetssynpunkt. Aktuellt planförslag ger ökad trafik och ökade bullernivåer för boende intill knutpunkten. MKB:n visar dock att maximal ljudnivå ej kommer att påverkas av busstrafiken. Det av riksdagen satta riktvärdet för maximal ljudnivå inomhus 45dB(A), kan tillgodoses med god fönsterisolering. Ekvivalent ljudnivå kommer att öka ca 1-2 dB(A) som mest från 62 dB(A) till 64 dB(A). Den minsta förändring som normalt uppfattas av människan är 2-3 dB(A) varför den beräknade ljudnivåökningen bedöms vara knappt hörbar.

Området ligger nära Essingeleden/Årstälänken där luftföroreningarna riskerar överskrida tillåten halt av partiklar enligt gällandemiljö kvalitetsnorm 2005. Halterna i terminalområdet ligger i intervallet strax under gränsvärdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer i likhet med miljöförvaltningen att planen inte påverkar föroreningshalterna i terminalområdet i sådan omfattning att miljö kvalitetsnormen överskrids. Terminalen kan om effekterna medför minskad bilanvändning bidra till minskade föroreningshalter regionalt. Planen bidrar därför inte till att någon miljö kvalitetsnorm överskrids.

I förarbetet till PBL (prop 1985/86:1 s 625) anges bl.a. att fullmäktige bör anta detaljplaner för större områden, planer som reglerar många motstridiga intressen, särskilt känsliga miljöer eller som är av principiellt intresse. Stadsbyggnadskontoret anser att trafikknutpunkt Årstaberget är av stort regionalt intresse, att det är en strategiskt viktig trafikknutpunkt som berör många och därför bör antas av kommunfullmäktige.

#### **Synpunkter inkomna under samrådet eller utställning som ej tillgodosetts**

Ett flertal boende önskar en alternativ placering av bussterminalen. Banverket önskar en gång- och cykelbro över Årstabergetsvägen och Södra Länken.

En separat gång- och cykelväg utmed Svärlångsvägen efterfrågas. Då det finns en friliggande parkväg som erbjuder ett gott alternativ till Svärlångsvägen bedömer gatu- och fastighetskontoret att trafikanternas förhållanden är acceptabla.

Boende i området har också önskat att en ny väg skall byggas utmed spårområdet och att busstrafiken förläggs där istället. Kontoret bedömer det som ej ekonomiskt genomförbart.

En infartsparkering har nämnts både av boende samt gatu- och fastighetsnämnden. Gatu- och fastighetskontoret bedömer att det ej är aktuellt i detta område med sitt centrala läge.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret är positivt till förslaget av flera skäl. En satsning på förbättrad kollektivtrafik i Stockholm bedöms som mycket positivt. Knutpunkt Årstaberget är beläget i det halvcentrala band som står inför en stor expansion och därmed behov av förbättrad kollektivtrafik. En effektiv trafikknutpunkt kan medverka till minskat behov av biltransporter både lokalt och regionalt.

Bengt Andrén  
Planchef

Ewa Wåhlin  
planhandläggare

