Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen
Tua Sandberg
Telefon +46 (0)8-508 27 190

Granskningsutlåtande
Detaljplan för Gjutmästaren 6 i stadsdelen Ulvsunda Industriområde i Stockholm Dp 2018-06893

Innehåll

Sammanfattning **2**
Bakgrund **4**
Förslagets syfte och huvuddrag 4
Granskning 4
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden **4**
Allmänt om förslaget och utvecklingen 4
Kulturmiljö 5
Parker, grönområden och torg 5
Gator och trafik 5
Flygtrafik och fartygstrafik 8
Teknisk försörjning 9
Hälsa och säkerhet 11
Miljö- och klimataspekter 14
Fastighetsrättsliga frågor 15
Övriga frågor och synpunkter 15
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande **17**
Synpunkter inkomna under granskning **19**
Remissinstanser 19
Sakägare enligt fastighetsförteckningen 30
Övriga 30
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts **31**

Stadsbyggnadskontoret

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

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Sammanfattning

Planen syftar till att tillvarata områdets höga kulturhistoriska värden och utveckla platsen utgående från dess specifika förutsättningar till en central mötesplats för idrott och kultur, kontor, hotell, handel och icke-störande verksamheter. Det framtagna granskningsförslaget skiljer sig från samrådsförslaget, som förutom befintliga byggnader även omfattade fler nya kvarter med bl.a. bostäder, kontor och hotell samt nya allmänna gator, parker och torg. Denna helhet är fortsatt målsättningen för områdets planering, där den nu aktuella detaljplanen utgör områdets första etapp.

Tidigt i planprocessen har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tagits fram, då staden i samråd med Länsstyrelsen bedömde att detaljplanen kan innebära en betydande miljöpåverkan avseende hanteringen av föroreningar i mark och grundvatten, hanteringen av skyfall, dagvatten och översvämningar samt hanteringen av områdets komplexa bullersituation med flyg-, mark, trafik- och verksamhetsbuller samt grönstruktur i.o.m. omvandlingen av industriområdet till en blandstad med betydande gröna värden. Samrådsförslaget utgör ett alternativt förslag, som belysts i dess MKB.

Inför granskningen konstaterades att planområdet behöver brytas upp, varmed de nya kvarteren med bostäder, hotell och kontor samt de nya allmänna platserna huvudsakligen utgick. Därmed begränsades planområdets betydande miljöaspekter till att omfatta hanteringen av föroreningar i mark och grundvatten samt hanteringen av vatten (skyfall, översvämning, dagvatten). MKB:n skiljer sig därför väsentligt från beskrivningen av samrådsförslagets miljöpåverkan. Detaljplanens MKB har varit på samråd och granskning parallellt med planförslaget.

Planförslaget skickades ut för granskning 2022-02-02 – 2022-03-01. Under granskningen har 22 yttranden inkommit. Samtliga remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller detaljutformning av planbestämmelser gällande bevarande och varsamhet, omfattning allmän plats, trafik och parkering, föroreningar i mark, grundvatten och byggnader, översvämning och dagvattenhantering, Kajgatans hållfasthet, upphävande av strandskydd och tillgänglighet.

Kulturförvaltningen anser att delar av planbestämmelserna gällande bevarande och varsamhet behöver ses över. Sund*bybergs Stad* och *SVOA* anser att större delar av marken längs Bällstavikens strand bör utgöras av allmän plats. *Trafikkontoret* och *Exploateringskontoret* framför att trafik- och parkeringsfrågor behöver utredas ytterligare. *Länsstyrelsen* och *miljö- och*

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

hälsoskyddsnämnden anser att planförslaget med anledning av föroreningar i mark, grundvatten och byggnader måste utredas vidare för att säkerställa att det är lämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Även vattendjup, översvämning och dagvattenhantering samt risk på grund av närheten till Bromma flygplats nämns som aspekter att utreda vidare och förtydliga. *Storstockholms brandförsvar* pekar på frågetecken kring bränsletransporter på Bällstaviken, utrymningsvägar samt Kajgatans hållfasthet. *Länsstyrelsen* anser att det behöver förtydligas varför det anses föreligga särskilt skäl för upphävande av strandskydd på hela kvartersmarken. *Sundbybergs stad* påpekar att vattenkvalitén och nyttjandet av Bällstaviken är av mellankommunalt intresse.

De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att behovet av matbutik samt annan kommersiell och rekreativ service beaktas i genomförandet. Kontoret bedömer att inkomna synpunkter kan hanteras i det fortsatt planarbetet inför granskning.

Den inledande ambitionen, redovisad under samrådet, med en samtidig omvandling och förtätning av hela industrifastigheten till en plats med tät och blandad stadsbebyggelse har efter samråd inte bedömts vara genomförbar. Behovet av en idrottsanläggning, men även annan typ av besöksverksamhet, till exempel kultur och rekreation, är dock fortsatt stort i stadsutvecklingsområdet Ulvsunda och generellt i stadsdelen och i denna är del av Stockholm. Det är även angeläget att planlägga fastigheten för icke störande verksamheter för såväl tilltänkta nya användningar på fastigheten men också för att möjliggöra utveckling i kommande etapper av Ulvsunda stadsutvecklingsområde norr om fastigheten Gjutmästaren 6.

De höga kulturhistoriska värden som finns i byggnader och landskap är viktiga att ta hänsyn till.

Mot bakgrund av ovan är det kontorets bedömning att det är angeläget att fullfölja planarbetet i denna första etapp för fastigheten med syfte att i befintliga lokaler möjliggöra för idrott, besöksverksamhet av olika slag, kulturverksamhet, inslag av handel, hotell, kontor samt annan icke störande verksamhet. Ambitionerna gällande bevarande och varsamhet med hänsyn till de höga kulturhistoriska värdena kvarstår. Det är även angeläget att planläggningen i denna första etapp inte omöjliggör eller avsevärt försvårar framtida planetapper i syfte att möjliggöra blandad stadsbebyggelse i linje med samrådsförslaget.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Kontoret bedömer att granskningsförslaget fyller dessa mål och att ett genomförande av förslaget är ett viktigt steg i utvecklingen av Ulvsunda stadsutvecklingsområde. Kontoret bedömer vidare att granskningsförslaget tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena på ett väl avvägt sätt så att den gamla bryggerianläggningen även i framtiden kan utgöra ett centralt inslag i stadsbilden, som tanken var i samrådsförslaget.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget: plankartan revideras gällande bevarande- och varsamhetsbestämmelser, omfattning av infiltrerbar mark, höjdbestämmelser, markreservat för allmän gång- och cykeltrafik samt fordonstrafik, berörda utredningar kompletteras och revideras och planbeskrivningen revideras med anledning av förändringar i planförslaget samt reviderad utredningar. Grundstrukturen i planförslaget ligger fast.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Förslag till detaljplan för fastigheten Gjutmästaren 6
syftar till att tillvarata områdets höga kulturhistoriska värden och utveckla platsen utgående från dess specifika förutsättningar till en central mötesplats för idrott och kultur, kontor, hotell, handel och icke-störande verksamheter.

Granskning

Aktuell detaljplan inklusive dess MKB har skickats ut för granskning under perioden 2022-02-02 – 2022-03-01. 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 2022-02-02. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, start.stockholm/detaljplaner.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Remissinstanser och *privatpersoner* som inkommit med yttranden är generellt positiva till planförslaget och områdets långsiktiga utveckling.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Kulturmiljö
Kulturförvaltningen anser att formuleringarna av skydds- och varsamhetsbestämmelserna q8, q3 och k3 på plankartan behöver ses över då de framstår som otydliga.

Parker, grönområden och torg
För att möjliggöra allmänhetens tillgänglighet längs del av Bällstaviken anser *Sundbybergs stad* att det strandområde som i samrådet planerades som parkmark även i fortsättningen bör planläggas som allmän plats – parkmark. Till granskningen har bestämmelsen ändrats till kvartersmark för besöksverksamhet.

En *privatperson* föreslår att en GC-bro tillskapas i höjd med planområdet. Utöver att det blir ett tydligt promenadstråk runt Bällstaviken skulle en sådan bro även göra sträckan till Sundbybergs centrum och pendeltåget kortare och planområdet får direktanslutning till Solna strands T-bana.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
q- och k-bestämmelserna ses över. Bestämmelserna q2 och k8 justeras. Bestämmelserna q6 och k3 är bedöms vara tydligt formulerade med övriga beskrivningar som förtydligats och kvarstår därför.

Planläggning av norra delen till allmän plats är inte aktuellt i detta skede. Ambitionen är att i kommande detaljplaner planlägga så stora delar som möjligt längs stranden som allmän plats.

En gång- och cykelbro över Bällstaviken i höjd med planområdet bedöms inte vara möjlig på grund av långt avstånd och fartygstransporter, främst till och från vid Solnaverket.

Gator och trafik
Exploateringskontoret vill att trafikförutsättningarna uppdateras. Parkeringsefterfrågan för området beskrivs i trafikutredning men måste kompletteras med information om de 30 000 kvm för verksamhet där det ännu inte fastställts vilken typ av verksamhet som ska inrymmas. Avseende trafikflöden behöver den trafikanalys som Tyréns tagit fram uppdateras med de nya förutsättningarna. En kapacitetanalys för korsningen Bryggerivägen/Norrbyvägen måste genomföras för Gjutmästaren 6 (etapp 1). Båda analyserna ska genomföras i dialog med staden för att undvika att trafikalstring underskattas.

Trafikkontoret framför att trafik-PM behöver uppdateras och redovisa trafikalstringen både för etapp 1 och när hela Bällsta Hamn

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

är uppbyggt. Det är viktigt att veta effekterna av tillkommande exploatering i korsningarna då dessa är hårt belastade. Även korsningen Norrbyvägen/Bryggerivägen bör ses över. För en stor del av byggnaderna, cirka 30 000 kvm, har inte typ av verksamhet fastställts. Det behöver göras så att det går att räkna på trafikalstring samt parkeringstal på ett korrekt sätt. Kontoret håller med om att vändplatsen bör byggas om till en trevägskorsning för att få en tydligare och mer trafiksäker utformning.

Genomförande tiden för z-kopplingen bör kortas ner för att säkerställa att räddningstjänsten kommer fram vid behov. Det långsiktiga målet för utvecklingen av Gjutmästaren 6 & 9 bör vara den struktur som redovisats i samrådet. Föreslagets z- och x-ledningar samt u-områden skapar en otydlig ansvarsfördelning. När området är fullt utvecklat så bör gatorna vara allmänna. Genomförande av z och x-kopplingar bör ske enligt Stockholmsstads tekniska handbok.

Planen behöver kompletteras med en redovisning av hur planen löser belysningsfrågan.

Planbeskrivningen behöver redovisa vilka parkeringstal för cykel och bil som är tänkt för området.

Planbeskrivningen behöver redovisa anledning till att avsteg görs från Stockholm stads standard med max 10 meter till närmaste entré. En gångyta bör med hänsyn till rörelsehindrade personer inte luta mer än 5%. Om möjligt bör geometrin på gångbanan anpassas för att minska lutningen. För att kompensera för brantare lutningar kan bänkar placeras vid dessa partier.

Trafikförvaltningen på Region Stockholm anser att detaljplanen bör reservera mark för att angöra likriktarstation/teknikhus i angränsning till tvärbanan. Marken kan regleras som markreservat för allmännyttig fordonstrafik. Om utformningen och förutsättningarna för access till likritarstation/teknikhus ändras krävs det att kommunen tar kontakt med Trafikförvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det har fastställts i detaljplan att mark och byggnader får användas för verksamheter, besöksanläggning och handel. Eftersom det handlar om stora befintliga byggnader som ska kunna ha olika användningar olika tider har flexibla, icke störande användningar medgetts.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Det går inte att säkerställa användningen av samtliga ytor, men avseende parkeringskapacitet har projektet visat att det finns plats för 1200 bilplatser i garage och 350 bilplatser i markparkering, vilket bedöms tillräckligt för de föreslagna verksamheterna. Det exakta parkeringsbehovet fastställs slutligen vid bygglov för respektive verksamhet.

Trafikflödena bedöms vid ett genomförande av denna detaljplan minska jämfört med dagens situation. Hur trafikflöden samt kapacitetsanalys för korsningen Bryggerivägen/Norrbyvägen framöver ska ske utreds i dialog med berörda förvaltningar.

Kapacitetsutredningar för befintliga korsningar utanför planområdet bedöms inte motiverat då syftet med planen är ändrad användning av befintliga byggnader från industri till icke störande verksamheter. Trafikutredningen kompletteras med att kapacitetsutredningar för korsningar kan vara aktuella i kommande etapper.

Genomförandetiden för z-kopplingen utgår från kontorets dialog med Storstockholms brandförsvar, där räddningsväg idag finns från Bryggerivägen. Först då Bällsta Hamns detaljplan byggts ut i norr bedöms z-kopplingen behövas, och då endast ifall en permanent lösning i Smältvägen förlängning inte kan förverkligas i den första planetappen.

Genomförande av och zx-kopplingar sker enligt Stockholms stads tekniska handbok. Samrådsförslaget är det långsiktiga målet för utvecklingen av fastigheten. Föreliggande planförslaget hindrar inte en utveckling i linje med samrådsförslaget.

Belysning på allmän plats och kvartersmark är inte en planfråga.

Trafikutredningen kompletteras med redovisning av parkering för bil och cykel. Även möjliga begränsande åtgärder på närliggande parkering ska redovisas, eftersom detta påverkar både parkeringssituationen och trafikalstringen på Bryggerivägen.

I ett industriområde som präglas av stora öppna ytor och extremt stora byggnader är det svårt att uppfylla det av staden uppsatta målet om max 10 meter till närmsta entré. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av varför avsteg görs från stadens riktlinje om 10 meters avstånd till entré.

Angöring till likriktarstation/teknikhus är inte allmännyttig trafik så som det avses i PBL. Access till teknikbyggnader har lösts genom servitutsavtal.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Flygtrafik och fartygstrafik

Swedavia och *Trafikverket* framför att planområdet är helt eller delvis lokaliserat inom flygplatsområdet och influensområdet för buller, flyghinder, flygtekniska system (CNS) och riskpåverkan på omgivningen, avseende gällande riksintressepreciseringen för Bromma Stockholm Airport. Det noteras att byggnadsdel ”Mälteriet” högsta nockhöjd är + 59,5, men att den tillåtna totalhöjden ej framgår. Vidare är byggnadsdel ”Bryggerihusets” högsta totalhöjd + 61,5 meter över havet mot tillåtna totalhöjden +59,27 meter över havet enligt flygplatsens hinderbegränsade ytor. *Swedavia* ser att de hinderbegränsade ytorna beaktas och att även totalhöjden på de högre byggnadsdelarna framgår av plankartan. Även temporära hinder under byggnation behöver samverkas vid behov med flygplatsen.

Avseende påverkan på flygtekniska system gäller att uppförande av solceller på byggnader i hela planområdet kräver en egen påverkansanalys och godkännande från Swedavia Radioråd. En särskild bedömning behöver då göras innan ett godkännande kan ges. Nya detaljerade krav för solcellsanläggningar bedöms vara klara under sommaren 2022.

Swedavia informerar om att Trafikverket arbetar med en revidering av gällande riksintresse för flygplatsen. I preciseringen ses bland annat influensområdet för buller över och även nya markbullerberäkningar kommer att utföras. Detta påverkar placeringen av störningskänslig bebyggelse, exempelvis bostäder i den övergripande planeringen av Bällsta hamn.

Trafikverkets bedömning att det omarbetade detaljplaneförslaget inte innebär en skada på riksintresse Bromma flygplats. Detta utifrån både nuvarande anspråk och det uppdaterade anspråket och påverkansområdet. En förutsättning är även att detaljplanen inte påverkar de tekniska systemen på Bromma flygplats samt att flyghinderanalysen visar att det inte finns en konflikt med planområdet.

Sjöfartsverket ser inte att de planerade vattenområdena med bryggor skulle kunna påverka manöverutrymmet i farled och vattenområde och därmed bedöms förslaget inte begränsa sjötrafikens tillgänglighet, framkomlighet och sjösäkerhet under förutsättning att ett antal punkter beaktas. Inga fartyg och båtar får förtöja vid befintlig kaj eller eventuell ny brygganläggning utanför hamnbassängen. Nya bryggor ska anläggas med marginalavstånd till befintlig kaj samt konstrueras/ utformas med hänsyn till

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

isbildning, förekomst av is och svallpåverkan från förekommande trafik. Föreslagen bastuanläggning bör utformas med stort säkerhetstänk så att risken för incidenter och olyckor med sjötrafik förhindras. För alla förändringar som flyttning, indragning eller nyetablering av utmärkning för sjöfarten, även de tillfälliga under anläggningsfasen ska tillstånd sökas hos Transportstyrelsen.

Avslutningsvis ser *Sjöfartsverket* behov av några tydliggöranden. I planbeskrivningen står det att farleden i Bällstaviken är av riksintresse. Farleden i Bällstaviken är en allmän farled, vilket framgår i den maritima riskanalysen. I den maritima riskanalysen framgår det att Solnaverkets kajlinje flyttas ut för att säkerställa ett vattendjup av minst 4 meter vid kajen. Sjöfartsverket uppfattar att muddring vid kaj föreslagits från 4 meter, men att 5 meter har antagits vara nödvändigt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Höjdbestämmelser överstigande tillåten maxhöjd 59,25 meter över nollplanet i samrådsförslaget visar höjden på befintliga byggnader. Höjdbestämmelserna på plankartan ses över. Byggnadsdelar överstigande 59,25 meter över nollplanet bedöms förekomma. Bryggerihusets skorstenar bedöms vara en teknisk anläggning som inte behöver inrymmas inom tillåten byggnadshöjd, plankartan justeras. Beskrivningen av höjdsättning förtydligas i planbeskrivningen.

Medskick angående solceller vidarebefordras till byggaktören.

Förbud mot att lägga till med fartyg samt hur bryggor anläggs är inte en planfråga, utan behandlas vid anmälan/tillståndsprocess för kajer och bryggor. Fastighetsägaren har enligt uppgift sedan länge sagt upp avtalet med Sjöfartsverket avseende farled och kaj.

Planbeskrivningen justeras angående beskrivningen av farleden. Maritim riskanalys revideras angående skrivning om Solnaverkets kajlinje.

Teknisk försörjning

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framför att dragväg vid hämtning av avfall ska vara så kort och lättframkomlig som möjligt för en god arbetsmiljö. Där hämtning sker i garage är det viktigt att krav på fri höjd för hämtfordon uppfylls. Gatustrukturen ska utformas så att backning/vändning av hämtfordon undviks. Angöring bör säkerställas med angöringsfickor eller parkeringsförbud. Lyftbord ska undvikas i största möjliga mån.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Verksamheter som släpper ut mer fett än i vanligt hushållsavloppsvatten ska ha fettavskiljare. Fettsugsanläggningar bör utföras med fast sugledning och kopplingspunkt i fasad för att undvika slangdragningar längre än 10 meter.

SVOA framför att det i tidigare samrådsyttrande efterfrågades att parkytor nära Bällstaviken skulle säkerställas för dagvattenhantering, vilket inte har tagits hänsyn till i granskningshandlingarna. Parkytor är nödvändiga att säkerställa så att det finns möjligheter att omhänderta dagvatten där om den slutliga planutformningen kräver det. I dagvattenutredningen anges att infiltration endast ska ske om marken inte är förorenad. *SVOA* instämmer med detta och avråder från dagvattenanläggningar i områden med förorenad mark utan marksanering alternativt att anläggningarna tätas. *SVOA* påtalar behov av att ta fram skötselplan eller liknande för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Ellevio framför att markarbeten av alla slag ovan och i närheten av kabelstråket behöver detaljgranskas på förhand av Ellevio och att sprängning, borrning och spontning på platsen ska samrådas med *Ellevio*. *Ellevio* önskar att mark vid kablar inte inhägnas under byggtiden för att ha snabb åtkomst till kablarna om fel uppstår. Regionnätet har kablar i området som är tagna ur drift som kan kapas och ge plats för nya installationer.

Avseende effektbehov och anslutning till området önskar *Ellevio*, med hänvisning till planbilaga PM om Effektbehov, att planerade anslutningsförändringar inom planområdet stäms av med Ellevio. Detta så att resulterande behov av nya nätstationer inom planområdet kan förutses. Det är också viktigt att resulterande 11 kV försörjning till planområdet stäms av med *Ellevio* både vad avser matningsväg fram till planområdet samt motsvarande väg inom planområdet. Konsekvens i elnätet med avseende på planerade abonnemangsförändringar för befintliga byggnader och för nya verksamheter vid etappvis utveckling behöver utredas. Försörjningen av framtida etapp norr om aktuellt planområde behöver också samordnas med avseende på 11 kV eldistribution.

Trafikförvaltningen på Region Stockholm vill uppmärksamma om att det finns korsande ledningar från tvärbanan till likriktarstation/teknikhus i västra delen av planområdet. Marken vid ledningarna behöver regleras med planbestämmelse om att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att föreslagna dagvattenåtgärder bör utvecklas för att omhänderta och rena en

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

större andel dagvatten inom området. Föreslagna dagvattenåtgärder ska utformas täta där infiltration till grundvatten inte bedöms lämpligt. En planbestämmelse som reglerar markens genomsläpplighet bör tillföras plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Fastighetens sophämtning klaras enligt riktlinjer. Planering av denna i detalj är inte en planfråga, men informationen delges fastighetsägaren.

Strandområde i sydost planläggs som parkmark, där dagvatten-anläggningar medges. Detaljplanen medger dagvattenanläggningar utöver angiven byggrätt och en bestämmelse kommer att precisera volymen som ska hanteras. Strandområdet i nordost planläggs inte som parkmark i detta skede eftersom avgränsningen av allmän plats och kvartersmark behöver studeras tillsammans med kommande byggaktörer. Samrådsförslaget är fortsatt det långsiktiga målet för utvecklingen av fastigheten och inriktningen för kommande planetapper är att delar av fastigheten, inklusive strandnära delar, ska utgöras av allmän plats.

Behov av och framtagande av skötselplaner för dagvatten-anläggningar tas fram i samband med genomförande, detta sker inte inom ramen för planarbetet.

Markarbeten nära elledningar och ändrade effektbehov kommuniceras och samordnas med Ellevio när behov uppstår. Detta är inte en del av planarbetet.

U-område införs för ledningar från tvärbanan.

Grönstråk i x-området väster om huvudbyggnaden förlängs norrut för att möjliggöra ytterligare omhändertagande av dagvatten. Även dagvattenhantering i norr utreds vidare. Frågan om infiltration av dagvatten utreds i samband med utökade markundersökningar.

Planbestämmelse om dagvatten och infiltrerbar mark införs.

Hälsa och säkerhet
Länsstyrelsen framförde i samrådsyttrandet att klorerade kolväten i jord, grundvatten och porluft behöver utredas och risker beskrivas. Vidare behöver det säkerställas att dessa inte medför negativ effekt på människors hälsa. *Länsstyrelsen* vidhåller synpunkterna från samrådsyttrandet.

Kommunen anger att föroreningar inom planerade parkområden kan behöva åtgärdas i framtida skeden, alternativt att det går att utföra en riskbedömning och ta fram platsspecifika riktvärden.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa att planförslaget blir lämpligt med hänsyn till människors hälsa inom ramen för planprocessen. Om åtgärder krävs behöver dessa beskrivas samt vid behov regleras.

Länsstyrelsen anser att en förutsättning för införd villkorsbestämmelse är att kommunen inom ramen för planarbetet kan visa att åtgärder kommer att leda till avsett resultat. Åtgärderna ska vara så preciserade och effektbeskrivna att det tydligt framgår att de är genomförbara. Villkorsbestämmelsen anger att platsspecifika riktvärden ska utgöra mätbara åtgärdsmål. Kommunen behöver klargöra detta i planbeskrivningen och redovisa resonemang kring föreslagna åtgärdsnivåer.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att föroreningar i mark, grundvatten och byggnad behöver utredas vidare för att säkerställa att platsens är lämplig för föreslagen verksamhet.

Länsstyrelsen framför att det i den maritima riskanalysen för silobyggnadens norra del och intill mälteriet, inte är utrett om vattendjupen är tillräckligt små för att påsegling ska undvikas. Kommunen behöver redogöra för vilka konsekvenser som kan uppstå vid påsegling och bedöma om det finns behov av riskreducerande åtgärder för att säkerställa människors säkerhet. I bedömningen behöver kommunen beakta den flexibla användningen som detaljplanen innebär för nämnda byggnader, där bland annat hotell tillåts.

Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver beskriva och ta ställning till om risk föreligger för planområdet kopplat till flygtrafiken till och från Bromma flygplats samt vid behov föreslå eventuell anpassning av planförslaget. Vidare behöver kommunen redogöra för de antaganden som framräknad risk är baserad på för att visa att riskbilden är tolerabel i planområdet.

Länsstyrelsen framför att kommunen behöver utgå ifrån ett klimatkompenserat 100-årsregn när det gäller risk för översvämning och visa att planförslaget inte medför en ökad översvämningsrisk för Tvärbanan samt redogöra för och reglera eventuella åtgärder på plankartan. Transformatorstationen och pumpstationen i planområdets norra del ligger inom ett område som riskerar att översvämmas vid skyfall. Kommunen behöver bedöma om dessa anläggningar fyller en samhällsviktig funktion. Om så är fallet behöver anläggningarnas funktion säkerställas vid höga flöden och vid behov reglera åtgärder på plankartan. Kajstråket anges som ett område med översvämningsrisk. Kommunen behöver visa att detta inte påverkar framkomligheten för utryckningsfordon. Om åtgärder

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

krävs för att säkerställa framkomligheten behöver kommunen redogöra för dessa samt visa att de kommer att genomföras.

Storstockholms brandförsvar (SSBF) anser att riskanalysen, Ramböll 2022-01-03, inte besvarar frågor kopplat till människors hälsa och säkerhet med anledning av båttransporter med bränsle till Solnaverket. Övriga risker anses acceptabla. För att säkerställa framkomlighet/tillgänglighet uppmärksammar *SSBF* om de riktlinjer som finns avseende bland annat räddningsväg, uppställningsplats och angreppspunkt som behöver möjliggöras i planen.

SSBF ser två större frågetecken kopplade till räddningstjänstens möjligheter till insatser, kajen och byggnadens storlek. Kajens hållfasthet är dålig och *SSBF* anser att möjligheterna till insatser inte kan säkerställas förens kajens hållfasthet säkrats på både kort- och lång sikt. Stora byggnader ställer särskilda krav på både utrymningslösningar och hjälpsystem vid insatser. *SSBF* anser att det i granskningshandlingarna, på grund av byggnadens stora volym, inte går att utläsa hur grundläggande krav på utrymning ex. Tr2-trapphus och utrymningsvägar hanterats.

Länsstyrelsen framför att stabiliteten mot Bällstaån i delar av planområdet, enligt den geotekniska utredningen (Ramböll, 2018-12-21), är otillfredsställande och åtgärder krävs för att säkerställa stabiliteten. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa att marken och markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter och risken för ras och skred, samt reglera nödvändiga åtgärder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Föroreningar i mark, grundvatten och porluft har utretts under planarbetet, men utredningarna ska fördjupas i fortsatt planarbete. Platsspecifika riktvärden för planområdet ska studeras vidare och kommer att redovisas i planbeskrivningen.

Vattendjup utanför silo och mälteriet kontrolleras. Den maritima riskanalysen kompletteras angående påseglingsrisker vid silon och mälteriet.

Riskanalysen och planbeskrivningen förtydligas gällande risker kopplade till Bromma flygplats.

Transformatorstationen och pumpstationen i norr ligger högre än omgivande mark och riskerar inte att översvämmas. Kajstråket

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

riskerar ej att översvämmas, det ligger på +5,0 meter över nollplanet.

Riskanalysen kompletteras med analys av bränsletransporter på Bällstaviken.

Frågor om utrymningsvägar och hjälpsystem förtydligas i kompletterande brandtekniskt PM. Utgående från att normalt underhåll och granskning sker bedömer den geotekniska utredningen att Kajgatans hållfasthet är tillfredsställande och klarar belastningen från räddningstjänstens fordon. Även totalstabiliteten för glidytebrott är tillfredsställande. Stabilitetsförhållandena uppvisar i två sektioner ej tillfredställande säkerhetsfaktor. Stabilitetsåtgärder bedöms inte behöva utföras för att säkerställa detta i dagsläget, då nybyggnad och markuppfyllnad inte är aktuellt.

Miljö- och klimataspekter

Länsstyrelsen framför att det inte tydligt framgår om marken i norr där strandskyddet föreslås upphävas innehåller värden som strandskyddet är till för att trygga och bevara eller om marken kommer att utformas på ett sådant sätt att sådana värden tillförs området. *Länsstyrelsen* anser att kommunen behöver förtydliga varför det anses föreligga särskilt skäl enligt punkt 1 för hela kvartersmarken. Planbeskrivningen behöver utvecklas så att det tydligt framgår vad området där strandskyddet upphävs, är tänkt att användas till. Kommunen behöver även säkerställa att allmänheten har tillgång till området närmast stranden för kvartersmarken i planområdets norra del.

Länsstyrelsen bedömer att särskilda skäl saknas för att upphäva strandskydd inom öppet vattenområde (W1) eftersom bryggor/flytbryggor inte medges här.

Sundbybergs stad har yttrat sig om vattenkvalitén och nyttjandet av Bällstaviken som är av mellankommunalt intresse. Att ianspråktaget vattenområde för brygganläggningar har minskat till granskningen är en positiv utveckling av planen med en bättre lösning både för vattenkvalitet och nyttjande av vattenrummet. Det morfologiska tillståndet i Bällstaviken är inte bra. Inga möjliga åtgärder avseende hydromorfologisk vattenkvalitet fastställs med bestämmelser i handlingarna eller befästs att de ska genomföras i planbeskrivningen. Omhändertagandet av våra gemensamma vatten är av stor vikt och ambitionsnivån behöver vara hög. *Sundbyberg stad* ser fram emot en samverkan med Stockholms stad i arbete med vattenkvalitet och nyttjande av vattenområdet.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Planbeskrivningen kompletteras och förtydligas avseende naturvärden i norr, markanvändning i norr samt avseende skäl för upphävande av strandskydd inom hela kvartersmarken.

Frågan om naturvärden har utretts inom framtagen NVI där två delområden av vegetationstypen triviallöv vid stranden i norr bedöms ha påtagligt naturvärde – naturvärdesklass 2. Områdena bedöms ha ett visst artvärde och biotopvärde, men inte skyddsstatus. Enstaka biotopkvaliteter med positiv betydelse för biologisk mångfald finns, men många av de biotopkvaliteter som kan förväntas i biotopen saknas eller förekommer inte i tillräcklig kvalitet eller mängd. Biotopen är allmänt förekommande. I övrigt förekommer inga dokumenterade naturvärden inom den del i norr där strandskydd föreslås upphävas. Planförslaget innebär generellt att nya byggnader inte medges samt att vegetationens karaktär och omfattning närmast stranden i norr bevaras.

X-stråk säkerställer allmänhetens möjlighet att röra sig över fastigheten. Ett förlängt x-stråk längs med kajen norrut införs. Även ett utökat instängslingsförbud samt utökad bygglovsplikt för stängsel utreds i fortsatt planarbete.

Planhandlingarna kompletteras med motiv till upphävande av strandskydd inom W1, bl.a. bedöms strandskydd behöva upphävas för att möjliggöra reparationer av befintlig kaj samt ångbåts-bryggan, som båda har bedömts ha höga kulturhistoriska värden.

Fastighetsrättsliga frågor
Lantmäterimyndigheten noterar att z-reservatet i planförslaget inte är sammanhängande, i och med att det i en punkt korsas av ett x-område Det framförs att det undantagna området blir omgärdat av x-områden, vilket kan skapa problem vid genomförandet, eftersom det undantagna området behöver ha en angöring.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Såväl x- som z-reservat krävs i den omfattning som planförslaget redovisar. Korsning mellan reservaten är oundviklig och är därför generellt förekommande i stadsmiljöer.

Angöring till undantaget område är idag löst via avtal. Avsikten är att lösa angöring via avtal även framöver.

Övriga frågor och synpunkter
Två *boende* i området Johannesfred och *PRO Bromma* är angelägna om att det ska finnas en matbutik kvar inom planområdet. Om

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

matbutik, apotek och postombud försvinner från området kommer närboende i Johannesfred bli av med närservice på promenadavstånd. Många skulle behöva ta bilen när de ska handla medan övriga hänvisas till kollektivtrafiken. En av de *boende* ser servicen i området som en fråga om ekonomi och tillgänglighet. Det blir en extra utgift att åka buss eller bil till matbutiken. Tillgängligheten för att kunna uträtta vardagsärenden är en viktig fråga för äldre och funktionshindrade.

Funktionshinderrådet har yttrat sig angående den stora höjdskillnaden på 20 meter mellan nuvarande parkeringsplats i nivå med entréplan runt den centrala hallen och området närmast vattnet, benämnt som kajplanet. *Funktionshinderrådet* saknar en mer utförlig analys av sambanden mellan nivåerna som kunde utmynna i förslag till fortsatta studier om hissförbindelse i eller i anslutning till de befintliga byggnaderna.

PRO Bromma anser att man bör beakta äldres möjlighet till motion i de anläggningar som planeras genom till exempel boule- och bowlingbanor.

Trafikförvaltningen på Region Stockholm noterar att det i planbeskrivningen anges att hela fastigheten Gjutmästaren 6 omfattas av planförslaget. Eftersom marken för likriktarstation /teknikhus har lyfts ut ur detaljplanen stämmer inte detta och bör korrigeras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget möjliggör för livsmedelsbutik och annan handel i delar av bebyggelsen. Vilken typ av handel som lämpar sig på platsen avgör fastighetsägaren, detta kan inte regleras i en detaljplan.

Höjdskillnaden mellan parkering och kaj är 7 meter, inte 20 meter. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra andra användningar i befintliga lokaler, varför utemiljöerna inte ändras nämnvärt. Lutningen på gångstråket mellan parkering och kaj är cirka 10% på en sträcka av cirka 20 meter. Alternativ och tillgänglig väg till kajen finns i norr. Byggaktören är informerad om frågan om invändig hiss, vilket hanteras vid ansökan om bygglov.

Möjlighet att anlägga till exempel boule- och bowlingbanor finns. Vilken typ av idrotts- och besöksverksamhet som lämpar sig på platsen avgör fastighetsägaren.

Planbeskrivningen justeras angående uteslutet område.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Den inledande ambitionen, redovisad under samrådet, med en omvandling och förtätning av industrifastigheten till fler kvarter med tät och blandad stadsbebyggelse har efter samråd bedömts vara svår att genomföra ekonomiskt och i en enda etapp. Under dessa förutsättningar är det kontorets bedömning att utvecklingen av fastigheten lämpligast sker i etapper med målsättningen att på sikt fastlägga det bebyggelseförslag som redovisades i samrådet.

Behovet av både en idrottsanläggning och annan typ av besöksverksamhet, till exempel kultur och rekreation, är stort i hela stadsutvecklingsområdet Ulvsunda, men även generellt i stadsdelen och i denna del av staden. Det är också angeläget att planlägga fastigheten för icke störande verksamheter samt handel, dock ej med skrymmande varor, för såväl nya användningar på fastigheten, liksom för att möjliggöra utveckling i kommande etapper av Ulvsunda stadsutvecklingsområde norr om Gjutmästaren 6.

De höga kulturhistoriska värden som finns i byggnader och landskap är alltjämt viktiga att värna och ta hänsyn till.

Mot bakgrund av ovan är det kontorets bedömning att det är angeläget att fullfölja planarbetet i denna första etapp för Gjutmästaren 6 med syfte och inriktning att i befintliga lokaler nu möjliggöra för idrott, besöksverksamhet av olika slag, kulturverksamhet, inslag av handel och kontor samt annan icke störande verksamhet. Ambitionerna gällande bevarande och varsamhet med hänsyn till de höga kulturhistoriska värdena kvarstår. Det är även angeläget att planläggningen i denna första etapp inte omöjliggör eller avsevärt försvårar framtida planetapper i syfte att möjliggöra blandad stadsbebyggelse i linje med samrådsförslaget.

Det är kontorets bedömning att granskningsförslaget svarar upp mot ovan ställda krav och att ett genomförande av förslaget är ett viktigt steg i utvecklingen av Ulvsunda stadsutvecklingsområde. Kontoret bedömer vidare att granskningsförslaget tar hänsyn till de kulturhistoriska värdena på ett väl avvägt sätt som möjliggör att anläggningen även i framtiden kan utgöra ett centralt inslag i stadsbilden, så som det var tänkt i samrådsförslaget.

Utifrån inkomna synpunkter under granskningen kan konstateras att remissinstanser och privatpersoner generellt är positiva till

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

planförslaget och områdets långsiktiga utveckling. Synpunkter i sak har inkommit, sammanfattade nedan.

Kulturförvaltningen anser att delar av planbestämmelserna gällande bevarande och varsamhet behöver ses över. Sundbybergs Stad och SVOA anser större delar av marken längs Bällstavikens strand bör utgöras av allmän plats för att möjliggöra allmänhetens tillgänglighet till stranden och dagvattenhantering på parkmark. Trafikkontoret och Exploateringskontoret framför att trafik- och parkeringsfrågor behöver utredas ytterligare, även konsekvenser på gata och trafik utanför planområdet.

Länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att planförslaget med anledning av föroreningar i mark, grundvatten och byggnader måste utredas vidare för att säkerställa att det är lämpligt med hänsyn till människors hälsa och säkerhet. Även vattendjup, översvämning och dagvattenhantering samt risk på grund av närheten till Bromma flygplats nämns som aspekter att utreda vidare och förtydliga. Storstockholms brandförsvar pekar på att frågetecken kring bränsletransporter på Bällstaviken, utrymningsvägar samt Kajgatans hållfasthet. Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas varför det anses föreligga särskilt skäl för upphävande av strandskydd på hela kvartersmarken, vad området där strandskyddet upphävs är tänkt att användas till samt även säkerställa att allmänheten har tillgång till området närmast stranden. Sundbybergs stad påpekar att vattenkvalitén och nyttjandet av Bällstaviken är av mellankommunalt intresse..

Ett par boende i området Johannesfred och PRO Bromma är angelägna om att det ska finnas en matbutik kvar inom planområdet. PRO Bromma anser även att de äldres möjlighet till motion i de anläggningar som planeras genom till exempel boule- och bowlingbanor bör beaktas. Funktionshinderrådet påpekar att det är stor höjdskillnad på 20 meter mellan parkeringsplats och kajplanet och de saknar en mer analys av sambanden mellan nivåerna för funktionshindrade.

Efter granskning inför godkännande/antagande har stadsbyggnadskontorets, med utgångspunkt i inkomna synpunkter, reviderat och kompletterat de utredningar där behov förelegat. Föroreningar i mark, grundvatten och byggnader samt gata, trafik och parkering, vattendjup, dagvattenhantering, översvämning, utrymning, behovet av handel och tillgänglighet har studerats vidare. Även förtydligande i delar där inte utredningsbehov förelegat har gjorts och plankartan, planbestämmelserna och planbeskrivningen har med anledning av ovan reviderats.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att planförslaget med de revideringar som gjorts efter granskningen är i linje med översiktsplanen samt fastlägger lämpliga användningar sett till de behov som föreligger inom stadsutvecklingsområde Ulvsunda specifikt och i den här delen av staden generellt. Planförslaget möjliggör att i kommande etapper planlägga fastigheten i enlighet med samrådsförslaget vars struktur och gestaltningsinriktning är det långsiktiga målet för fastighetens utveckling. Planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och privata intressen samt mellan bevarandeintresse och möjligheten att nyttja befintliga lokaler till nya användningar. Under arbetet med planförslaget har människors hälsa och säkerhet, bland annat med anledning av föroreningar i mark, grundvatten och byggnader, säkerställts.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och att förslaget överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. 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 strandskydd och hänsyn till människors hälsa avseende förorenade områden. Vidare har kommunen inte visat att planförslaget uppfyller krav gällande påseglingsrisk, risker med flygtrafik till och från Bromma flygplats samt risk för översvämning vid skyfall och framkomlighet för utryckningsfordon vid höga flöden i Bällstaån.

Strandskydd

Kommunen föreslår att strandskyddet upphävs inom samtliga delar på land med undantag för en smal parkremsa i detaljplanens södra del. Därtill föreslås strandskydd upphävas för vattenområden W1, W2 och W3.

Kommunen får upphäva strandskyddet i en detaljplan om det finns särskilda skäl för det enligt 7 kap 18 c § miljöbalken, MB och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses i planen väger tyngre än strandskyddsintresset, vilket följer av 4 kap 17 § PBL.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Kommunen har sedan samrådet ändrat markanvändningen i norra delen av planområdet närmast stranden från parkmark till kvartersmark med ändamål besöksverksamhet. Kommunen föreslår att strandskydd upphävs i denna del och anger som särskilt skäl att marken är ianspråktagen så att den saknar betydelse för strandskyddets syften, enligt 7 kap. 18 c § punkt 1, MB. Enligt planbeskrivningen planeras en besöksanläggning i form av en aktivitetsplats med rekreativa funktioner samt gång- och cykelstråk, vilka tillgängliggör området för allmänheten. Det framgår dock inte tydligt om marken där strandskyddet föreslås upphävas innehåller värden som strandskyddet är till för att trygga och bevara, eller om marken kommer att utformas på ett sådant sätt att sådana värden tillförs området. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga varför ni anser särskilt skäl enligt punkt 1 kan åberopas för hela kvartersmarken. Planbeskrivningen behöver utvecklas så att det tydligt framgår vad området där strandskyddet upphävs, är tänkt att användas till.

Länsstyrelsen bedömde i samrådsskedet att strandskydd kan upphävas för aktuell yta för att användas för ändamålet park. Bedömningen grundade sig delvis på det faktum att parkmark, till skillnad från kvartersmark, i hög utsträckning bevakar de intressen som strandskyddet syftar till att bevara. Kvartersmark möjliggör däremot instängsling vilket riskerar att skapa en avhållande effekt för allmänheten att röra sig närmast stranden. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver säkerställa att allmänheten har tillgång till området närmast stranden för kvartersmarken i planområdets norra del. Kommunen föreslår även att strandskydd upphävs för samtliga vattenområden inom planområdet, W1, W2 och W3. W2 och W3 utgör vattenområde där bryggor/flytbryggor får finnas. Kommunen bedömer att strandskydd behöver upphävas här eftersom området behöver tas i anspråk för ett sammanhängande och för alla tillgängligt gångstråk längs Bällstavikens strand. För W1 medges dock inte bryggor/flytbryggor och länsstyrelsen bedömer att särskilda skäl därför saknas för att upphäva strandskydd inom öppet vattenområde (W1). Inom detta område behöver strandskyddet ligga kvar och eventuella åtgärder bör istället prövas som dispenser från strandskyddet.

Hälsa och säkerhet

Förorenade områden

Inom planområdet förekommer enligt planbeskrivningen klorerade kolväten i jord, grundvatten och porluft. Länsstyrelsen framförde i samrådsyttrandet att kommunen behöver utreda förekomst av dessa föroreningar, beskriva eventuella risker och säkerställa att dessa inte medför någon negativ effekt på människors hälsa. Enligt

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

planförslaget krävs dock fortsatt utredning, provtagning och avgränsning för klorerade kolväten, PAH-H samt arsenik, liksom fastställande av källorna till föroreningar i grundvattnet för att platsen ska kunna bedömas som lämplig för ändamålet. Länsstyrelsen vidhåller därför synpunkterna från samrådsyttrandet.

Enligt planbeskrivningen förekommer halter av arsenik och PAH-H som kan utgöra en risk för människors hälsa inom planerade parkområden. Kommunen anger att föroreningarna kan behöva åtgärdas i framtida skeden, alternativt att det går att utföra en riskbedömning och ta fram platsspecifika riktvärden. Länsstyrelsen anser dock att kommunen behöver visa att planförslaget blir lämpligt med hänsyn till människors hälsa inom ramen för planprocessen. Om åtgärder krävs behöver dessa beskrivas samt vid behov regleras.

En villkorsbestämmelse har införts i plankartan som anger att föroreningar ska vara avhjälpta och/eller skyddsåtgärder vidtagits innan startbesked ges. Länsstyrelsen anser att en förutsättning för att införa sådana villkor är att kommunen inom ramen för planarbetet kan visa att åtgärderna kommer att leda till avsett resultat, dvs. att marken kommer att bli lämplig att bebygga. Åtgärderna ska vara så preciserade och effektbeskrivna att det tydligt framgår att de är genomförbara.

Villkorsbestämmelsen anger även att platsspecifika riktvärden för tungmetaller, polycykliska aromatiska kolväten och klorerade kolväten ska utgöra mätbara åtgärdsmål. I planbeskrivningen framgår dock att kommunen inte har bestämt om åtgärdsmål för känslig markanvändning eller mindre känslig markanvändning ska gälla för planområdet, eller om platsspecifika riktvärden ska tas fram efter att en riskbedömning genomförts. Kommunen behöver klargöra detta i planbeskrivningen och redovisa sitt resonemang kring de åtgärdsnivåer som föreslås för att planförslaget ska bli lämpligt med hänsyn till människors hälsa.

Risk för olyckor och översvämning

Risk för påsegling

Enligt planbeskrivningen blir konsekvenserna inom planområdet av ett påseglande fartyg generellt små. Den maritima riskanalysen (SSPA, 2022-01-02) pekar dock ut områden där en närmare undersökning av påseglingsriskerna rekommenderas. Detta gäller bland annat silobyggnadens norra del, där det inte är utrett om vattendjupen är tillräckligt små för att påsegling ska undvikas. Även intill mälteriet behöver bottentopografin utredas. Kommunen behöver redogöra för vilka konsekvenser som kan uppstå vid påsegling och bedöma om det finns behov av riskreducerande

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

åtgärder för att säkerställa människors säkerhet. I bedömningen behöver kommunen beakta den flexibla användningen som detaljplanen innebär för nämnda byggnader, där bland annat hotell tillåts.

Bromma flygplats – influensområde ökad riskpåverkan

Enligt riskutredningen (Ramböll, 2022-01-03) ligger individrisknivån utanför individriskkurvan för $1*10^{-6}$ per år. I riskutredningen anges att acceptansnivån vid planering av ny bebyggelse brukar anses ligga vid $1*10^{-5}$ per år och att dessa risker därför inte behöver beaktas. Länsstyrelsen anser däremot att vedertagna värderingskriterier för individrisk innebär att acceptansnivån ska vara under $1*10^{-7}$ per år. Individrisknivåer över denna nivå, men under $1*10^{-5}$ per år, kan tolereras endast om riskreduktion inte är praktiskt genomförbar eller om kostnader är oproportionerligt höga. Kommunen behöver utifrån ovanstående beskriva och ta ställning till om risk föreligger för planområdet kopplat till flygtrafiken till och från Bromma flygplats samt vid behov föreslå eventuell anpassning av planförslaget. Vidare behöver kommunen redogöra för de antaganden som framräknad risk är baserad på för att visa att riskbilden är tolerabel i planområdet. Exempelvis framgår inte av underlaget vilket antal rörelser som individrisken är beräknad för samt om helikopter och småflyg ingår i analysen.

Översvämningsrisk - skyfall

Länsstyrelsen efterfrågade i samrådet ett tydliggörande kring hur kommunen avser att hantera den ökade avrinningen mot Tvärbanan, så att planförslaget inte bidrar till en ökad översvämningsrisk och flödesbelastning på Tvärbanan. Enligt planförslaget etableras grönstråk med skelettjordar längs med gång- och cykelstråken i den sydvästra delen av planområdet. Kommunen bedömer att dessa åtgärder medför att risken för översvämning minskar jämfört med idag. Åtgärderna är endast dimensionerade för 20 mm nederbörd. Kommunen behöver dock utgå ifrån ett klimatkompenserat 100-årsregn när det gäller risk för översvämning. Med den utgångspunkten behöver kommunen visa att planförslaget inte medför en ökad översvämningsrisk för Tvärbanan samt redogöra för och reglera eventuella åtgärder på plankartan.

Transformatorstationen och pumpstationen i planområdets norra del ligger inom ett område som enligt dagvattenutredningen (Ramböll, 2021-12-08) riskerar att översvämmas vid skyfall. Kommunen behöver bedöma om dessa anläggningar fyller en samhällsviktig funktion. Om så är fallet behöver kommunen säkerställa anläggningarnas funktion vid höga flöden och vid behov reglera åtgärder på plankartan.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Översvämningsrisk – Risk för översvämning från Bällstaviken
I planbeskrivningen finns en illustration som visar hur befintlig bebyggelse ska säkras mot översvämning. I illustrationen anges kajstråket som ett område med översvämningsrisk. Den planerade angöringsgatan längs med kajen kommer därmed passera genom området med översvämningsrisk. Kommunen behöver visa att detta inte påverkar framkomligheten för utryckningsfordon. Om åtgärder krävs för att säkerställa framkomligheten behöver kommunen redogöra för dessa samt visa att de kommer att genomföras.

Risk för ras, skred och erosion
Enligt den geotekniska utredningen (Ramböll, 2018-12-21) är stabiliteten mot Bällstaån i delar av planområdet otillfredsställande och åtgärder krävs för att säkerställa stabiliteten. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa att marken och markanvändningen är lämplig utifrån geotekniska aspekter och risken för ras och skred, samt reglera nödvändiga åtgärder.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL
Förorenade områden
Eftersom planförslaget utgör ett första steg i en etappvis utveckling av området från industriområde till ett område med bostäder kommer troligtvis ytor som bedöms utgöra känslig markanvändning att öka. Den miljötekniska markundersökningen (Ramböll 2022-01-15) rekommenderar att undvika skyddsåtgärder som endast fyller en funktion kortsiktigt. Istället föreslår konsulten att föroreningar ska åtgärdas med hänsyn till kommande markanvändning på sikt. Länsstyrelsen anser att kommunen bör följa denna rekommendation.

Luftfartsverket
Enligt ICAO DOC 015 ligger fastigheten i sin helhet inom skyddsområden för COM-anläggningar (olika radiosystem för luftfarten). LFV har efter analys inget att erinra mot detaljplanen.

Swedavia
Planområdet är delvis lokaliserad inom influensområdet för buller, flyghinder, flygtekniska system (CNS) och riskpåverkan på omgivningen, avseende gällande riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport. Swedavia noterar att byggnadsdel ”Mälteriet” högsta nockhöjd är + 59,5, men att den tillåtna totalhöjden ej framgår. Vidare är byggnadsdel ”Bryggerihusets” högsta totalhöjd + 61,5 m.ö.h. mot tillåtna totalhöjden + 59,27 m.ö.h enligt flygplatsens hinderbegränsade ytor. Swedavia ser att de hinderbegränsade ytorna beaktas och att även totalhöjden på de högre byggnadsdelarna framgår av plankartan. Även temporära hinder under byggnattion behöver samverkas vid behov med

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

flygplatsen. avssende påverkan på flygtekniska system gäller att uppförande av solceller på byggnader i hela planområdet kräver en egen påverkansanalys och godkännande från Swedavia Radioråd. En särskild bedömning behöver då göras innan ett godkännande kan ges. Nya detaljerade krav för solcellsanläggingar bedöms vara klara under sommaren 2022. Swedavia informerar om att Trafikverket arbetar med en revidering av gällande riksintresse för flygplatsen. I preciseringen ses bland annat influensområdet för buller över och även nya markbullerberäkningar kommer att utföras. Detta påverkar placeringen av störningskänslig bebyggelse, exv. bostäder i den övergripande planeringen av Bällsta hamn.

Sjöfartsverket

Ser positivt på att förslag till vattenområden med bryggor har ändrats i planförslaget. Anser att det är mycket positivt att en maritim riskanalys är upprättad. Ser inte att de planerade vattenområdena med bryggor skulle kunna påverka manöverutrymmet i farled och vattenområde förutsatt att följande beaktas. Inga fartyg och båtar får förtöja vid befintlig kaj eller eventuell ny brygganläggning utanför hamnbassängen. Nya bryggor ska anläggas med marginalavstånd till befintlig kaj samt konstrueras/ utformas med hänsyn till isbildning, förekomst av is och svallpåverkan från förekommande trafik. Föreslagen bastuanläggning bör utformas med stort säkerhetstänk så att risken för incidenter och olyckor med sjötrafik förhindras. För alla förändringar som flyttning, indragning eller nyetablering av utmärkning för sjöfarten, även de tillfälliga under anläggningsfasen ska tillstånd sökas hos Transportstyrelsen. Avslutningsvis framförs behov av några förtydliganden. I planbeskrivningen står det att farleden i Bällstaviken är av riksintresse. Farleden i Bällstaviken är en allmän farled, vilket framgår i den maritima riskanalysen. I den maritima riskanalysen framgår det att Solnaverkets kajlinje flyttas ut för att säkerställa ett vattendjup av minst 4 meter vid kajen. Sjöfartsverket uppfattar att muddring vid kaj föreslagits från 4 meter, men att 5 meter har antagits vara nödvändigt.

Trafikverket

Trafikverket framför att planområdet är helt eller delvis lokaliserat inom flygplatsområdet och influensområdet för buller, flyghinder, flygtekniska system (CNS) och riskpåverkan på omgivningen, avseende gällande riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport. Om detaljplanen inte innebär en påverkan på de tekniska systemen på Bromma flygplats samt att flyghinderanalysen visar på att det inte finns en konflikt, då är Trafikverkets bedömning att det omarbetade detaljplaneförslaget inte innebär en skada på riksintresse Bromma flygplats. Detta utifrån både nuvarande anspråk och det uppdaterade anspråket och påverkansområdet.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Lantmäteriet

Lantmäterimyndigheten noterar att z-reservatet i planförslaget inte är sammanhängande, i och med att det korsas av ett x-område. Detta kan skapa problem vid det fastighetsrättsliga genomförandet. Lantmäterimyndigheten noterar att det undantagna området blir omgärdat av x-områden, vilket kan skapa problem vid genomförandet, eftersom det undantagna området behöver ha en angöring.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad framför att ett strandområde som i samrådet planerades som parkmark har i granskningen ändrats till kvartersmarkför besöksverksamhet. Med tanke på tillgängligheten för allmänheten att röra sig längs vattnet runt Bällstaviken anser Sundbyberg stad att tidigare föreslagen markanvändning, allmänplatsmark/park, är att föredra. Bällstaviken är av mellankommunalt intresse. Att vattenområde för brygganläggningar har minskat i granskningen ser staden som en positiv utveckling av planen med en bättre lösning både för vattenkvalitet och nyttjande av vattenrummet. Det morfologiska tillståndet i Bällstaviken är inte bra. Inga möjliga åtgärder avseende hydromorfologisk vattenkvalitet fastställs med bestämmelser i handlingarna eller befästs att de ska genomföras i planbeskrivningen. Sundbyberg stad anser att omhändertagandet av våra gemensamma vatten är av stor vikt och att ambitionsnivån behöver vara hög. Sundbyberg stad ser fram emot en samverkan med Stockholms stad i arbete med vattenkvalitet och nyttjande av vattenområdet.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

I nu gällande detaljplan finns en kil mellan Tvärbanan och likriktarstationen planlagd som J (industri) samt prickmark. Denna del av planen släcks nu ut av aktuellt förslag till detaljplan som föreslår gång- och cykelväg samt att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar längsmed spåren. Trafikförvaltningen vill uppmärksamma att det även finns korsande ledningar från Tvärbanan till likriktarstation/teknikhus och att även dessa behöver regleras med planbestämmelse. Trafikförvaltningen anser att plankartan behöver ge stöd för access till likriktarstation/teknikhus genom z (marken ska vara tillgänglig för allmännyttig fordonstrafik) fram till porten till området för likriktarstation/teknikhus. Om utformningen och förutsättningarna för access till likritarstation/teknikhus behöver ändras krävs det att kommunen tar kontakt med trafikförvaltningen. I planhandlingarna anges att hela fastigheten Gjutmästaren 6 omfattas av planförslaget. Eftersom marken för likriktarstation/teknikhus har lyfts ut stämmer inte detta och bör korrigeras.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Storstockholms brandförsvar (SSBF)

Anser att riskanalysen inte besvarar frågor kopplat till människors hälsa och säkerhet med anledning av båttransporter med bränsle till Solnaverket. Övriga risker anses acceptabla. För att säkerställa framkomlighet/tillgänglighet uppmärksammas de riktlinjer som finns avseende bland annat räddningsväg, uppställningsplats, angreppspunkt som behöver möjliggöras i planen.

Det finns två större frågetecken kopplade till räddningstjänstens möjligheter till insatser, kajen och byggnadens storlek. Kajens hållfasthet är dålig och möjligheterna till insatser kan inte säkerställas förens kajens hållfasthet säkrats på både kort- och lång sikt. Stora byggnader ställer särskilda krav på både utrymningslösningar och hjälpsystem vid insatser. Av granskningshandlingarna går det inte, på grund av byggnadens stora volym, att utläsa hur grundläggande krav på utrymning, till exempel Tr2-trapphus och utrymningsvägar hanterats.

Stockholm Exergi

Ingen erinran.

Ellevio

Ellevio har 33kV kablar i området som sträcker sig runt kvarteret Gjutmästaren. Markarbeten av alla slag ovan och i närheten av kabelstråket behöver detaljgranskas på förhand av Ellevio och sprängning, borrning och spontning på platsen ska samrådas med Ellevio. Ellevio önskar att mark vid kablar inte inhägnas under byggtiden för att ha snabb åtkomst till kablarna om fel uppstår. Regionnätet har kablar i området som är tagna ur drift som kan kapas och ge plats för nya installationer. Planerade anslutningsförändringar inom planområdet enligt planbilaga PM om Effektbehov för inkommande ledningar måste stämmas av med Ellevio så att resulterande behov av nya nätstationer inom planområdet kan förutses enligt beskrivningar under 5.1 i Effektrapport. Det är också viktigt att resulterande 11 kV försörjning till planområdet stäms av med Ellevio både vad avser matningsväg fram till planområdet samt motsvarande väg inom planområdet. Konsekvens i elnätet med avseende på planerade abonnemangsförändringar för befintliga byggnader och för nya verksamheter vid etappvis utveckling behöver utredas. Försörjningen av framtida etapp norr om aktuellt planområde behöver också samordnas med avseende på 11 kV eldistribution.

SVOA Avfall

För att erbjuda hämtpersonalen god arbetsmiljö ska dragvägen vara så kort som möjligt samt lättframkomlig. Trappsteg, trösklar, tunga dörrar eller trånga passager får inte finnas. Stockholm Vatten och Avfall vill uppmärksamma om att följa riktlinjerna kring

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

kärlhantering som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering. För hämtning i garage är det viktigt att kraven gällande fri höjd möts för respektive hämtfordon. Gatustrukturen bör utformas så att hämtfordon kan köra runt utan att behöva vända eller backa. Backning ska ur trafiksäkerhetssynpunkt undvikas och får endast förekomma vid vändning med max en billängd, exempelvis genom en trevägskorsning. Angöring bör säkerställas genom upprättande av lastplatser (angöringsfickor eller parkeringsförbud). Lyftbord ska undvikas i största möjliga mån, men om ingen lämpligare lösning finns får lyftbord användas vid avfallstransport om den är besiktigad och godkänd för transport av skrymmande gods. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller – till exempel restauranger, caféer, förskolor, hotell och storkök – måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad. Anläggningar bör vara försedda med fast sugledning och kopplingspunkt i fasad för att undvika långa slangdragningar. Slangdragning över 10 meter bör undvikas för att upprätthålla god arbetsmiljö. Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det möjliggörs för insamling av förpackningar och tidningar, detta för att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram.

SVOA Vatten

I tidigare samrådsyttrande efterfrågade SVOA att parkytorna nära Bällstaviken skulle säkerställas så att dessa områden kan tas i anspråk för dagvattenhantering kvarstår. Detta är nödvändigt för att säkerställa att det finns möjligheter att omhänderta dagvatten där om den slutliga planutformningen skulle innebära att det blir nödvändigt. I dagvattenutredningen uppges det att infiltration i marken endast ska ske om marken inte är förorenad. SVOA instämmer med detta och avråder att anlägga dagvattenanläggningar i områden med förorenad mark utan marksanering alternativt att anläggningarna tätas. SVOA vill än en gång påtala behov av att ta fram skötselplan eller liknande för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls. Fastighetsindelningen har inte specificerats för det nya planområdet i plankartan. Fastigheten har idag anslutningspunkter som kan användas. Vid förändrad fastighetsindelning behöver SVOA se över kapacitet för befintliga servisavsättningar. Som tidigare yttrats kan inte ledningen anläggas på kajen, mellan silosarna, på grund av dess konstruktion. För att säkerställa VA-ledningar från den södra vändplanen till förbindelsepunkt för södra silon rekommenderar SVOA ett u-område. U-området bör vara 6 meter brett enligt SVOA projekteringsanvisningar. SVOA rekommenderar, som tidigare yttrats under samråd, att planerad pumpstation för spillvatten placeras i befintlig byggnad. Istället förordas att pumpstationen placeras i parken i anslutning till vändplanen på ett sådant sätt att

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

den uppfyller SVOAs tillgänglighetskrav. Vidare dialog gällande E-område för pumpstation rekommenderas att fortsätta.

Kulturstrategiska staben

Planförslaget redovisar ett utökat bevarande av bebyggelsen och parkstrukturer inom fastigheten. Ur kulturmiljösynpunkt är det positivt. Stadsutvecklingsenheten har i tidigare yttrande den 2019-12-09 över samrådsförslaget uttalat att planerade förändringar i då berörda byggnader var acceptabla ur kulturmiljösynpunkt. Stadsutvecklingsenheten ser ingen anledning att nu göra en annan bedömning. Däremot behöver formuleringarna av några skydds- och varsamhetsbestämmelser på plankartan ses över då de framstår som otydlig och motstridiga. Tapphallens varsamhetsbestämmelse k8 behöver specificeras mer. Vad är det som avses med rationella formspråk? Är det fönstersättningen, då bör det framgå. Såsom den är formulerade nu uppfattas det som att den hamnar i konflikt med q2. Tapphallens välvda tak är endast skyddat mot norr, den sydöstra gavelns välvda tak har inget skydd. Den är lika viktig och bör förses med en q-bestämmelse. Mälteriets bestämmelser q6 och k3 framstår också som motstridiga. Byggnadens betongväggar kan inte bevaras intakta samtidigt som desamma endast ska värnas i varsamhetsbestämmelsen k3 och håltagningar möjliggörs. Silobyggnadens varsamhetsbestämmelse k6 bör omformuleras lika som i planbeskrivningen ” i silons inre delar får högs tre rör ersättas…”. Nuvarande formulering är otydlig i förhållande till skyddsbestämmelse q5.

Exploateringskontoret

Gällande parkering har trafikkonsulten presenterat en trafikutredning där man beskriver den framtida parkeringsefterfrågan. Exploateringskontoret framför att detta måste uppdateras och kompletteras med information angående de 30.000 kvm för verksamhet där det ännu inte fastställts vilken typ av verksamhet som ska inrymmas.

I samband med samrådsarbetet för Gjutmästaren 6&9 genomförde Tyréns en trafikanalys för hela Bällsta hamn. Exploateringskontoret ser att analysen uppdateras med de nya förutsättningarna. Även en kapacitetanalys för korsningen Bryggerivägen/Norrbyvägen måste genomföras och presenteras för Gjutmästaren 6 (etapp 1). Båda analyser ska genomföras i dialog med staden för att undvika att trafikalstring underberäknas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Anser att föroreningar i mark, grundvatten och byggnader behöver utredas vidare för att säkerställa platsens är lämplig för föreslagen verksamhet. Föreslagna dagvattenåtgärder bör utvecklas för att

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

omhänderta och rena en större andel dagvatten inom området. Föreslagna dagvattenåtgärder ska utformas täta där infiltration till grundvatten inte bedöms lämpligt. En planbestämmelse som reglerar markens genomsläpplighet bör tillföras plankartan.

Trafikkontoret
Synpunkter på planförslaget gällande trafikalstringen för motorfordon kan sammanfattas enligt nedan:

- Med anledning av ändrade förutsättningar för Kv Gjutmästaren 6 behöver man uppdatera trafik-PM och redovisa trafikalstringen både för etapp 1 och när hela Bällsta Hamn är uppbyggt. I och med att korsningarna är hårt belastade är det viktigt att veta effekterna av tillkommande exploatering i korsningarna.
- I trafik-pm bör korsningen Norrbyvägen/ Bryggerivägen ses över eftersom korsningen är hårt belastad.
- I trafikutredningen Kv Gjutmästaren 6 står att en stor del av byggnaderna, ca 30 000 kvm, inte fastställt vilken typ av verksamhet som ska inrymmas. Man behöver fastställa en typ av verksamhet, så att man kan räkna på trafikalstring samt parkeringstal på ett korrekt sätt.
- I utredningen föreslås att vändplatsen ska byggas om till en trevägskorsning för att få en tydligare och mer trafiksäker utformning. Kontoret håller med. Detta bör beaktas i senare skede.

Planområde
Genomförande tiden för z-kopplingen bör kortas ner för att säkerställa att räddningstjänsten kommer fram vid behov. Det långsiktiga målet för utvecklingen av Gjutmästaren 6&9 behöver vara att man arbetar mot den struktur som man redovisat i samrådet. Föreslagets zxu-kopplingar skapar en otydlig ansvarsfördelning. När området är fullt utvecklat så bör gatorna vara allmänna. Genomförande av zx-kopplingar bör ske enligt Stockholmsstads tekniska handbok.

Trafiksäkerhet och trygghet
Planbeskrivningen nämner inte något om belysning. Belysning är både en trafiksäkerhets- och trygghetsåtgärd. Planen behöver kompletteras med en redovisning av hur planen löser belysningsfrågan. Det accepteras inte att stadens belysning och träd står på kvartersmark. Det saknas redovisning för om Kajgatan ska ha belysning eller inte. Detta behöver kompletteras.

Parkering
Planbeskrivningen behöver redovisa vilka parkeringstal för cykel och bil som är tänkt för området.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

Tillgänglighet
Planen utgår inte från Stockholm stads standard med max 10 meter till närmaste entré utan använder istället Boverkets standard om 25 meter. Planbeskrivningen behöver redovisa anledning till att avsteg görs. En gångyta bör med hänsyn till rörelsehindrade personer inte luta mer än 5%. Om möjligt bör geometrin på gångbanan anpassas för att minska lutningen. För att kompensera för brantare lutningar kan bänkar placeras vid dessa partier.

Funktionshinderrådet
I planbeskrivningen beskrivs den stora höjdskillnaden på 20 meter mellan nuvarande parkeringsplats i nivå med entréplan runt den centrala hallen och området närmast vattnet, benämnt som kajplanet. I visionen för hela området med Bällsta hamn, finns en strandpromenad inritad som Funktionshinderrådet antar kommer löpa förbi kajplanet och vidare mot sydost. Inget skrivs mer än detta korta konstaterande om höjdskillnaden mellan strandnivån och parkeringsytan. Funktionshinderrådet saknar en fylligare analys av sambanden som kunde utmynna i förslag till fortsatta studier om hissförbindelse i eller i anslutning till de befintliga byggnaderna.

PRO Bromma
PRO Bromma tycker det är svårt att förstå av den karta som medföljer ärendet hur den befintliga bebyggelsen kommer att beröras. Ska de stora butiker som finns där, City Gross, Bauhaus och ÖoB, samt Martin&Servera försvinna. Hur avgränsas befintlig bebyggelse? Om den ska vara kvar, vad är det då som ska bort? PRO Bromma är angelägna om att det kommer att finnas en matbutik i området. Pro anser också att äldres möjlighet till motion bör beaktas i de anläggningar som planeras genom t.ex. boule- och bowlingbanor.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen
-

Övriga

Boende, Johannesfredsvägen 52
Är positiv till förändring och utveckling som helhet men anser att det i förslaget saknas livsmedelsbutik, postombud och apotek, service som erbjuds i befintligt handelskvarter. Önskar att staden planerar för att den servicen ska finnas kvar. Om den försvinner kommer boende i närområdet att få lång väg till närmsta livsmedelsbutik, paketutlämning och apotek. För den som saknar bil tar det minst 30 minuter att gå till närmaste livsmedelsbutik om inte Citygross finns kvar. Alternativet är att åka buss men det kan bli en

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

ekonomisk fråga för den som har det sämre ställt. Det är även en tillgänglighetsfråga för de som är äldre eller har svårt att röra sig.

Privatperson, har ej angivit adress
Angående planen för Pripps gamla lokaler, det nämns ingenting om livsmedelsbutik som ersätter City Gross om de flyttar. Kommer det att finnas möjlighet för oss boende i Johannesfred att handla mat inom promenadavstånd eller är vi förpassade till Bromma Blocks? Det är olyckligt att vara tvungen att ha bil eller åka kollektivt för att handla sin vardagliga mat.

Privatperson, har ej angivit adress
Kul att området utvecklas, det har en enorm potential! Bor själv i stan men brukar ofta knata med min hund via Karlbergsparken till Bällsta bro. Nu när området utvecklas med ny strandpromenad på Stockholms sida av Bällstaån, kan ni inte göra någon bågbro eller liknande som gjorts över Djurgårdskanalen? Vore kul att i framtiden kunna gå runt utan att behöva gå upp till Huvudstabron som är allt annat än promenadvänlig. En sådan sak borde ju kunna ske långt innan alla bostäder i området är klart? Vet att ytterligare en bro planeras längre upp i viken, men hade gärna haft den längre söderut så man mer kan gå "runt" viken. Utöver att det blir ett härligt promenadstråk så löser det ju en del andra saker samtidigt, tänker dels närheten till Sundbybergs centrum, men framförallt så får detta nya område direktanslutning till T-bana i form av Solna strand och hyfsat nära till pendeltåg. Bron skulle kunna ansluta direkt till Solna strandväg vid värmeverket. Hoppas ni kan ta inspiration från hur Oslo utvecklat sitt område längs med vattnet som är uppbyggt för att man ska spendera tid och hänga där. I den bästa av alla världar hade ni ju kunnat ha en dialog med
Solna som skulle kunna utveckla Solna strand till ett mysigare område, men tyvärr verkar de prioritera kontor med stora gatuparkeringar så det är nog att ha för höga förhoppningar.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Stadsbyggnadskontoret bör tänka om, planerna i nuvarande form bör skrotas.
- En gång- och cykelkoppling mot Johannesfred bör säkerställas inom pågående planeringen och inte skjutas på framtiden.
- Området bör innehålla enbart hyresrätter.
- Förslaget bör gällande tankhuset omstuderas avseende mängden murhål.
- En extra utfart på Ulvsundaleden i Ranhammarsvägens förlängning bör inkluderas i planen.

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893

- Planförslaget bör inkludera en till GC-bro över Ulvsundaleden samt kompletterande trappa från verksamhetsområdet.
- En obevakad utfart på Ulvsundavägen norrut i en extra högerfil på Karlsbodavägen föreslås.
- Plats bör reserveras för en fossilfri drivmedelsstation.
- Skötselplan eller liknande måste tas fram för föreslagna dagvattenanläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Karin Norlander
planchef

Tua Sandberg
stadsplanerare

Godkänt dokument - Karin Norlander, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2023-02-21, Dnr 2018-06893