

Samrådsredogörelse Detaljplan för fastigheten Trafikflyget 8 i stadsdelen Riksby, Dp 2019-04072

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	2
Statliga och regionala myndigheter och förbund	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	11
Övriga remissinstanser	16
Sakägare enligt fastighetsförteckning	20
Övriga, ej sakägare	21
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	22
Föreslagna förändringar.....	22

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att anpassa planens användning och byggrätt till ett förändrat behov av verksamheter på platsen och möjliggöra en effektiv kontors- och hotellfastighet med livsmedelsbutik i bottenvåningen. Detaljplanen ska också medge den planerade tvärbanan genom området. Detaljplanen föreslås ge en ökad byggrätt för kontor, centrum, vård och hotell främst genom ökade höjder, samt en minskad byggrätt för parkeringshus. Byggrätten för tvärbanan kommer inte påverkas. För att bryta ner skalan på byggnaden, är det viktigt att byggnaden delas upp i flera huskroppar och att släpp och passager tillskapas.

Planförslaget sändes ut på samråd 2019-11-05 - 2019-12-17. Under samrådet har 21 yttranden inkommit, varav 6 remissinstanser inte har någon erinran.

Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller skyfall och översvämningssrisk, dagvattenhantering, risk, vibrationer samt påverkan på flygplatsens verksamhet. De sakägare och övriga boende som inkommit med yttrande har framfört synpunkter på främst trafiksituationen i området.

Stadsbyggnadskontoret

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

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare i det fortsatta planarbetet: skyfall- och dagvattenhantering, markföroreningar, vibrationer, skred, risk. Planförslaget och tillhörande utredningar har reviderats i form av mindre justeringar och förtydliganden. Utifrån önskemål från byggaktören om en mer flexibel plan och fler användningar, har planförslaget kompletterats med användningen vård.

Stadsbyggnadskontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna har hanterats och vidarestuderats i det fortsatta arbetet efter samrådet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att anpassa planens användning och byggrätt till ett förändrat behov av verksamheter på platsen och möjliggöra en effektiv kontors- och hotellfastighet med livsmedelsbutik i bottenvåningen. Detaljplanen ska också medge den planerade tvärbanan genom området.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2019-11-05 - 2019-12-17. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i FYRKANTEN i Tekniska nämndhuset på Flemminggatan 4 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i 2019-11-05. Samrådsmöte hölls 2019-11-20 i FYRKANTEN i Tekniska nämndhuset på Flemminggatan 4. Till samrådsmötet kom inga besökare, endast stadens tjänstemän och byggaktörens representanter närvarade.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen gör bedömningen att planen riskerar att påverka riksintresset för flygfart. Länsstyrelsen anser i likhet med Luftfartsverket att kommunen behöver ta fram en påverkansanalys, då fastigheten i sin helhet ligger inom skyddsområde för COM-

anläggningar. Analysen behöver vara gjord innan planen antas. De påpekar även att kommunen behöver samråda med Swedavia.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver visa att föreslagna dagvattenlösningar bidrar till att miljö kvalitetsnormer för vatten kan följas, genom att arbeta vidare med placering och anslutning av föreslagna dagvattenlösningar och redovisa att de är möjliga att genomföra. Kommunen behöver också säkerställa att de växtbäddar som ska användas som dagvattenlösningar inom planområdet inte påverkas av högt stående grundvatten. För att säkerställa att det finns utrymme för dagvattenlösningar, anser Länsstyrelsen att dessa bör arbetas in i plankartan i mesta möjliga mån.

Länsstyrelsen saknar en bedömning av risker kopplat till att centrumverksamhet medges på ett kort avstånd intill vägen. Länsstyrelsen gör tolkningen av Brandkonsultens riskanalys, att området i plankartan som reglerar kvartersmark för parkering och centrumverksamhet, endast utgörs av parkering där människor normalt befinner sig tillfälligt. Kommunen behöver därför komplettera planhandlingarna med en beskrivning av riskerna för centrumverksamheten som regleras som C1P intill Ulvsundavägen. Länsstyrelsen anser att kommunen ska förtydliga vilka risker det är som bebyggelsen under tvärbanan innebär för tvärbanans trafikering. Kommunen ska även göra en bedömning om det krävs skyddshöjande åtgärder för att säkerställa att plankartan inte medger risker som påverkar tvärbanans trafikering eller innebär att tvärbanans resenärer utsätts för oacceptabla risknivåer.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver bedöma risken för skred till granskningsskedet, med anledning av nivåskillnaden och den underliggande leran i planområdet. Kommunen behöver även beakta geotekniska risker utifrån att förhållanden kan förändras med ett varmare och blötare klimat. Om skyddsåtgärder krävs för att säkra risker för markstabiliteten, ska kommunen redovisa dessa i planbeskrivningen och vid behov även i plankartan.

Länsstyrelsen informerar om att det är en 63-procentig sannolikhet att ett 100-årsregn faller över området på en period av 100 år. Länsstyrelsen rekommenderar därför att ny bebyggelse planeras så att konsekvenserna av ett 100-årsregn inte innebär fara för människors hälsa och säkerhet och att byggnader utformas så att de inte tar skada vid höga vattennivåer. Länsstyrelsen anser att höjdsättning av mark behöver regleras i plankartan. I så fall behöver det vara utrett att vattenvägarna leder mot ytor som kan ta om hand större vattenmängder, och att vattnet inte påverkar bebyggelse och infrastruktur inom och utanför planområdet.

Länsstyrelsen ger även kommunen rådgivande synpunkter. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att, även om marken är sanerad, göra en bedömning om var källan till föroreningarna för förhöjda halter i grundvatten av klorerade kolväten och dess nedbrytningsprodukter finns, samt vilken risk med avseende på människors hälsa, som föreligger funna föroreningar.

Kommunen bör beskriva i planbeskrivningen hur driften av de gröna taken ska skötas, för att inte riskera att de blir en närings-ämneskälla genom behov av gödsling.

Länsstyrelsen har konstaterat att individrisken är relativt hög för det område som medger parkering intill Ulvsundavägen. Länsstyrelsen antar att parkeringen kan innehålla ett stort antal parkeringsplatser och många besökare. För att minska riskerna för påverkan på människors hälsa och säkerhet vid en eventuell olycka med farligt gods så bör därför kommunen se över möjligheten att införa ett skydd, även för ytparkering, som kan hindra brandfarlig vätska att nå planområdet.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljö-påverkan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En påverkansanalys med avseende på flygplatsens COM-anläggningar är beställd. Stadsbyggnadskontorets preliminära bedömning är att detaljplanen inte har någon påverkan på kommunikationsutrustningen.

Staden ser inte att det finns möjlighet inom ramen för PBL att reglera placering av dagvattenlösningar i plankartan. Det är inte heller lämpligt att låsa detaljplanen till en typ av dagvattenlösning, då det i framtiden kan komma andra typer av dagvattenlösningar som renar och fördröjer dagvattnet. Plankartan har däremot en planbestämmelse om att det inom planområdet ska finnas plats att omhänderta minst 300 kubikmeter dagvatten.

Dagvattenutredningen har kompletterats med information om grundvattennivåer utmed bland annat Ulvsundavägen. En bedömning har gjorts att grundvattennivåerna inte påverkas av växtbäddarna som föreslås. Växtbäddarnas funktion bedöms inte heller påverkas utav grundvattnet. Miljökvalitetsnormerna bedöms följas.

Dagvattenutredningen har kompletterats med information om risk för översvämning. Utifrån den bedömer kontoret att det är låg risk för översvämning då färdigt golv i bottenvåning mot parkeringen vid Bromma blocks ligger på 4,5 meter och de lågpunkter som riskerar översvämning på parkeringen utanför planområdet ligger på +3,1 meter till +3,7 meter. Skyfallsmodelleringen visar där ett vattendjup på 0,5-0,7 meter vid ett 100 års regn. Vattnet bör därför inte nå eller skada bebyggelsen vid ett 100 års regn. Det finns få markytor inom planområdet som kan höjdsättas, då största delen av planområdet kommer att bebyggas. De delar av planen som omfattar markytor och skulle kunna höjdsättas är kvartersmarken utmed Ulvsundavägen och marken mellan Köpsvängen och Flygplatsinfarten i nordväst. Kontoret bedömer att det inte är lämpligt att höjdsätta området intill Ulvsundavägen, för att inte begränsa en framtida ombyggnad av vägen. Markytorna i nordväst kommer att behöva anpassas till projekteringen av de båda gatorna, och inte heller där är det lämpligt med markhöjder på plankartan.

Detaljplanen har reviderats med avseende på risker. Planbestämmelsen C1P har ändrats till P1E1 (parkering, varuhantering och lager samt elnätstation). Planbestämmelsen medger därmed inte längre centrumändamål eller stadigvarande vistelse inom den byggnadsdel som är närmast Ulvsundavägen, mer än 30 meter från väggkant. Detta innebär att de delar av bebyggelsen som möjliggör för stadigvarande vistelse, är belägna på ett längre avstånd, mer än 30 meter, från riskkällan än i planen som vann laga kraft 2009.

Riskutredningen har kompletterats med information om risker kopplat till tvärbanan. Eftersom att bygglov har givits för lokaler under tvärbanebron i enlighet med planen som vann laga kraft 2009, har man i tidigare planarbete, projektering och bygglov hanterat risker som är kopplade till tvärbanans trafikering. Samråd och avstämningsmöten har även hållits med SL/Trafikförvaltningen. Bland annat har åtgärder redan införts i form av att objekten (tvärbana och byggnad) skiljts åt i form av brandteknisk konstruktion i klass REI 120. En bedömning görs därför att erforderliga åtgärder redan har hanterats. Trafikförvaltningen har inte heller haft några synpunkter på risker kopplat till tvärbanans trafikering.

Staden vill framhålla att grundläggning och stomresning redan påbörjats på aktuell fastighet enligt bygglov som givits utifrån gällande detaljplan. I konstruktionsprojekteringen inför bygglov har hänsyn tagits till risken för vibrationer från vägtrafiken och tvärbanan, samt stomljud mellan tvärbana och huskonstruktioner. Hänsyn har även tagits till risk för skred utifrån de geotekniska undersökningar som gjorts innan bygglovsansökan. Geotekniskt PM

som tagits fram före bygglov och projektering biläggs planhandlingarna.

Dagvattenutredningen visar att lågpunkter främst ligger inom fastigheten Trafikflyget 9 och dalgången, nu parkeringen vid Bromma blocks. Flödesriktningarna ligger utanför aktuellt planområde. Det är därför viktigt att det i framtiden inte skapas instängda områden, utan att flödesvägar för dagvatten finns för att förhindra översvämningar. Utrymme för ytligt flöde bör hanteras inom Trafikflyget 9, eftersom denna fastighet ligger mitt i den naturliga flödesvägen.

Ett kompletterande utlåtande har tagits fram av Viken miljökonsult efter samråd, avseende klorerade kolväten, varifrån dessa kommer och dess eventuella påverkan på människors hälsa. Källan till de förhöjda halterna i grundvattnet är okänd men bedöms komma från intilliggande industriområden öster alternativt norr om fastigheten utifrån områdets identifierade historiska verksamheter samt att de förhöjda halterna påträffats i östra fastighetsgränsen mot Ulvsundavägen. Det finns dock inga uppgifter om att sådana verksamheter förekommit inom berörd fastighet.

De uppmätta halterna av nedbrytningsprodukter av klorerade lösningsmedel bedöms ej utgöra en risk för människors hälsa eftersom endast en begränsad del av fastigheten påverkas av det måttligt förorenade grundvattnet, ett garage med separat ventilation kommer uppföras i nedersta marknivån, samt att verksamheten utgörs av kontor och handel.

Dagvattenutredningen har kompletterats med avseende på drift och underhållning av gröna tak. Drift av gröna tak beror på valet av växter som påverkar behovet av gödsling. För att begränsa transporten av näringsämnen med dagvattnet är det viktigt att välja växter där användning av gödsel inte är nödvändig.

Kontoret vill förtydliga att parkeringsdäcket ut mot Ulvsundavägen är i en till två våningar, det finns således ingen ytparkering i markplan mot Ulvsundavägen, enligt Länsstyrelsens yttrande. Parkeringsgaraget är dessutom redan uppfört på platsen och kontoret bedömer därför att det inte finns ett behov av att reglera i plankartan att markparkering ej får anläggas.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen. Utifrån den riskidentifiering som gjordes då, fann SSBF riskkällorna Ulvsundavägen, Tvärbanan och Bromma flygplats som

bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

SSBF upplyser om att Ulvsundavägen är en rekommenderad primär väg för farligt gods. I förslaget planeras bebyggelsen på ett avstånd av 15 meter från Ulvsundavägen. Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant med transport av farligt gods, oavsett risknivå.

SSBF anser att kommunen bör ta fram beräkningar både på nuläge och 2035, då planen planeras vara färdigställd om 5 år. De anser att inte endast planområdet ska beaktas i beräkningar av samhällsrisk, utan även alla personer som kan förolyckas på grund av olycka utanför planområdet. I riskbedömningen bör även vilken person-täthet som antagits i samhällsriskbedömningarna redovisas.

I riskbedömningen framgår det att det planeras för funktioner såsom inlastning, parkering samt utrymmen där man enbart vistas tillfälligt, såsom teknikutrymmen, soprum och förråd eller lager, i huskropp 1 närmast Ulvsundavägen. Bebyggelsen enligt plankartan tillåts snarare innehålla C1P (centrum, ej hotell och parkering). SSBF anser att denna planbestämmelse inte går i linje med att det ska vara utrymmen där man enbart vistas tillfälligt.

SSBF anser att planbestämmelsen ”Inom 30 meter från närmaste körbana på Ulvsundavägen ska fasader som vetter mot vägen utföras i obrännbart material” kan ändras till ”... ska fasader som vetter mot vägen utföras i obrännbart material alternativt lägst brandteknisk klass EI30”, för att skapa en mer flexibel plan. SSBF anser även att de riskreducerande åtgärder som föreslås bör verifieras att de ger avsett skydd.

SSBF anser att det inte tydligt framgår av planhandlingarna var övriga angreppspunkter för räddningstjänsten till byggnaderna finns. De planerade byggnaderna kan bli komplexa ur ett insatsperspektiv med långa och komplicerade inträngningsvägar. SSBF anser därför att det kan bli aktuellt med speciella krav på hjälpsystem för räddningstjänstens insats. Dessa krav måste uppfyllas i projekteringen. SSBF anser därför att det är viktigt att fortsatt dialog förs i byggskedet.

I enlighet med tidigare yttrande över behovsbedömningen måste den fria höjden vid infarten till Bromma flygplats (fly-over) säkerställas så att räddningstjänsten kan ta sig fram. SSBF önskar återkoppling kring höjden.

SSBF vill att bärigheten på parkeringsdäcket säkerställs då det kommer utgöra uppställningsplats. Om laddningsplatser planeras i garaget bör laddningsplatsens placering och utformning ses över. SSBF hänvisar till vägledningsdokumentet VL2019_05, där det beskrivs rekommenderad placering av laddningsplatser i garage.

SSBF föreslår att samordning och samråd sker med SL avseende fasta installationer för arbetsplatsjordning. Även räddningstjänstens åtkomlighet till tvärbanan bör tydliggöras.

Enligt SSBF är brandvatten en förutsättning för att möjliggöra en räddningsinsats i händelse av brand. Brandposter i området måste ses över, för att säkerställa tillgång till vatten vid insats. Det är kommunen som ansvarar för att detta hanteras om inget annat meddelas i detaljplan eller annat avtal mellan kommunen en fastighetsägare/byggaktör. SSBF önskar därmed uppföljning kring detta. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. SSBF hänvisar kommunen till vägledningsdokumentet VL2014:125.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Riskutredningen har kompletterats med information om antagen persontäthet för beräkningarna. En beräkning och bedömning om samhällsrisk har avgränsats till att endast omfatta planområdet och de personer som vistas inom detta.

Detaljplanen har reviderats med avseende på risker. Planbestämmelsen C1P har ändrats till P1E1 (parkering, varuhantering, lager samt elnätstation). Planbestämmelsen medger därmed inte längre centrumändamål eller stadigvarande vistelse inom den byggnadsdel som är närmast Ulvsundavägen, mer än 30 meter från väggkant. Detta innebär att de delar av bebyggelsen som möjliggör för stadigvarande vistelse, är belägna på ett längre avstånd, mer än 30 meter, från riskkällan än i planen som vann laga kraft 2009.

Planbestämmelse om riskreducerande åtgärd har reviderats i enlighet med SSBFs förslag. I riskutredningen som är ett underlag till detaljplanen, bedöms bebyggelse som vetter direkt mot Ulvsundavägen exponeras för en förhöjd risk. Särskilda skyddsåtgärder ska enligt riskutredningen säkerställas i plankartan för att bebyggelsen ska vara rimlig utifrån platsens riskexponering. I plankartan regleras riskreducerande åtgärder och kontoret bedömer därmed att tillräcklig hänsyn har tagits, till den risk som föreligger.

Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration över dimensionerna för uppställningsplats för räddningsfordon utmed perrongen. Se illustration i planbeskrivningen under kapitlet Planförlag – räddningstjänst.

Fly-over-bron ligger utanför aktuellt planområde. Att den fria höjden under fly-over-bron är tillräcklig för att räddningstjänstens fordon ska kunna köra upp på parkeringsdäcket är enligt fastighetsägaren till Trafikflyget 8, NCC, säkerställd i samband med stadens projektering av fly-over-bron.

Bygglov har givits för parkeringsdäcket och därmed projekterats för den last som parkerade bilar och räddningstjänstens fordon ger upphov till. Bärighet på parkeringsdäcket är inget som ska regleras i plankartan.

Frågor kring hjälpsystem för räddningstjänsten och samråd med SL avseende arbetsplatsjordning förs vidare till fastighetsägaren.

En detaljplan har inte någon möjlighet att reglera placering och utformning av laddningsplatser eller brandposter. Detta säkerställs i ett senare skede.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen skriver att de deltagit i detaljplanemöten tillsammans med staden och försäkrats om att inget i föreslagen detaljplan kommer att påverka tvärbanans Kistagren. Trafikförvaltningen har upptäckt några avvikelser i jämförelse med planen som vann laga kraft 2009.

Trafikförvaltningen har noterat att koordinatsystemet har ändrats i enlighet med nationella riktlinjer. De vill dock inte att det ska påverka ett genomförande av tvärbanan. Trafikförvaltningen utgår från att höjd på tvärbanan och för planbestämmelsen C2 är ändrat på grund av ändrat koordinatsystem och att detta är avstämt med projektet för utbyggd tvärbana.

Trafikförvaltningen har noterat att denna detaljplan reglerar nockhöjd på tvärbanan istället för totalhöjd som regleras i planen som vann laga kraft 2009. De ser hellre att höjden på tvärbanan regleras till antingen meter över nollplan eller rälsöverkant.

Trafikverket noterar att planbestämmelse om utrymme under tvärbana inte regleras på samma sätt som i planen som vann laga kraft 2009. De anser att teknikutrymmen, bropelare och bärande konstruktion behöver skyddas enligt planen som vann laga kraft 2009.

De noterar även att det inte finns någon prickmark på en mindre yta under brons nordvästra hörn, vilket det fanns i planen som vann laga kraft 2009.

Trafikförvaltningen har ett teknikhus som hör till tvärbanan, som antingen nås från intilliggande fastighet eller från Ulvsundavägen. De noterar att utfartsförbudet i planen kan påverka tillgängligheten till teknikhuset och vill ha fortsatt diskussion om hur tillgängligheten ska lösas. Tvärbanans funktion får inte påverkas negativt av planförslaget.

Trafikförvaltningen ställer sig frågande till att vibrationer inte kommer att uppstå, då konstruktionerna står på samma underliggande berg. De anser att frågan kan behöva regleras i avtal och att en dialog med Trafikförvaltningen behövs till nästa skede. Trafikförvaltningen råder även staden att utreda om stomljud kan komma att påverka omkringliggande bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Koordinatsystemet har ändrats sedan detaljplan som vann laga kraft 2009 togs fram, vilket innebär att höjder i gällande plan har omvandlats så att samma höjd gäller för denna detaljplan, räknat från nollplan.

Detaljplanen reglerar nockhöjd på tvärbanan, i enlighet med det servitutsavtal som finns för tvärbanan mellan NCC och Trafikförvaltningen. Nockhöjden har även stämts av och godkänts av projektets kontaktperson på Trafikförvaltningen. Nockhöjd ger även en större flexibilitet än en bestämmelse om höjd på rälsöverkant.

Detaljplanen möjliggör genom planbestämmelse T1 – trafik, att anläggningar som tillhör tvärbanan, såsom teknikutrymmen, bropelare och bärande konstruktion, kan byggas under bron. T1 ersätter det markreservat som fanns i planen som vann laga kraft 2009.

Plankartan har justerats i enlighet med Trafikförvaltningens synpunkt angående prickmark i plankartan, under brons nordvästra hörn. För att möjliggöra en byggrätt för bropelarna är det inte prickmark kring dessa.

Enligt det servitutsavtal som finns, regleras att åtkomst till teknikhus under bron sker från Trafikflyget 9 och korsningen Karlsboda-vägen/ Ulvsundavägen. Utfartsförbudet i plankartan kommer därför inte att påverka möjligheten att nå teknikhuset, och har därmed inte tagits bort.

Avstämning har kontinuerligt skett med projektets kontaktperson på Trafikförvaltningen. Eftersom NCC redan har fått bygglov och är klara med grundläggning och påbörjat stomresning, har risken för stomljud och vibrationer från tvärbanan hanterats i konstruktionsprojekteringen. Plankartan har dock kompletterats med planbestämmelse om att vibrationer inte får överskrida 0,4 mm/s.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Luftfartsverket (LFV)

I egenskap av sakägare för CNS-utrustning. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning.

Enligt LFV ligger Trafikflyget 8 inom skyddsområde för COM-anläggningar (olika radiosystem för luftfarten). LFV kan inte godkänna detaljplanen utan att en påverkansanalys tas fram som underlag till planen. Påverkansanalysen ska delges LFV för att dom ska kunna göra en analys och bedömning. Efter analys och bedömning återkommer LFV med slutligt ställningstagande till planen.

Påverkansanalys ska innefatta en utredning och simulering av hur LFVs radiotäckning påverkas av de byggnader och andra objekt som ska uppföras på fastigheten. Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 1012 utgåva 1:1991.

Yttrandet från LFV gäller på utförandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En påverkansanalys med avseende på flygplatsens COM-anläggningar är beställd. Stadsbyggnadskontorets preliminära bedömning är att detaljplanen inte har någon påverkan på kommunikationsutrustningen.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen har inget att erinra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

MHN anser att föreslagen bebyggelse är väl planerad ur flera synpunkter. Bland annat att föreslagna växtbäddar och gröna tak bidrar till dagvattenhanteringen och rekreativt mervärde till planområdet.

MHN anser att planhandlingarna behöver justeras och kompletteras vad gäller skyfall, dagvatten och vibrationer.

Planhandlingarna behöver kompletteras med ett förtydligande om hur ett skyfall ska ledas bort från ytan under tvärbanans bro och vidare ut i området. Till exempel bör det redovisas hur området ska höjdsättas för att leda bort skyfall utan att bebyggelse skadas och hur marken under tvärbanebron ska hållas öppen för att hantera skyfall. Åtgärderna behöver även säkerställas i plankartan. Planbeskrivningen behöver även kompletteras med en redovisning av hur lågpunkten och skyfallsstråket norr om planområdet påverkas av planförslaget. MHN anser att det är viktigt att bedömningen av översvämningsrisken görs på områdesnivå, inte endast på detaljplanenivå.

MHN informerar om att den tänkta anslutningspunkten till dagvattenledningen i Ulvsundavägen kanske inte är möjlig. Ett alternativ har ännu inte tagits fram. Dagvattenhanteringsanslutning till dagvattenledning behöver därför säkerställas.

MHN anser att planen även behöver beakta vibrationer i byggnaderna som kan uppstå av tung trafik på vägar som omger planområdet, inte enbart störningar från tvärbanan. Marken i planområdet utgörs av lera.

Plankartan bör säkerställa att byggnaderna grundläggs och konstrueras på ett sådant sätt att markvibrationer inte sprids till byggnaderna. Som riktvärde för komfortvägd vibrationsnivå bör 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61) tillämpas.

MHN upplyser om att hotellverksamhet och livsmedelsverksamhet ska anmälas till miljöförvaltningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvattenutredningen visar att lågpunkter främst ligger inom fastigheten Trafikflyget 9 och dalgången, nu parkeringen vid Bromma blocks. Flödesriktningarna ligger utanför aktuellt planområde. Det är därför viktigt att det i framtiden inte skapas

instängda områden, utan att flödesvägar för dagvatten finns för att förhindra översvämningar. Utrymme för yttligt flöde bör hanteras inom Trafikflyget 9, eftersom denna fastighet ligger mitt i den naturliga flödesvägen.

Det finns få markytor inom planområdet som kan höjdsättas, då största delen av planområdet kommer att bebyggas. De delar av planen som omfattar markytor och skulle kunna höjdsättas är kvartersmarken utmed Ulvsundavägen och marken mellan Köp-svängen och Flygplatsinfarten i nordväst. Kontoret bedömer att det inte är lämpligt att höjdsätta området intill Ulvsundavägen, för att inte begränsa en framtida ombyggnad av vägen. Markytorna i nordväst kommer att behöva anpassas till projekteringen av de båda gatorna, och inte heller där är det lämpligt med markhöjder på plankartan. Dagvattenutredningen har kompletterats med information om risk för översvämning. Utifrån den bedömer kontoret att det är låg risk för översvämning då färdigt golv i bottenvåning mot parkeringen vid Bromma blocks ligger på 4,5 meter och de lågpunkter som riskerar översvämning på parkeringen utanför planområdet ligger på +3,1 meter till 3,7 meter. Skyfallsmodelleringen visar där ett vattendjup på 0,5-0,7 meter vid ett 100 års regn. Vattnet bör därför inte nå eller skada bebyggelsen vid ett 100 års regn.

Kontoret noterar informationen om anslutningspunkt till dagvattenledning i Ulvsundavägen. SVOA informerar i sitt yttrande att utredning av placering av dagvattenservis pågår. Anslutningspunkt är inget som regleras i detaljplanen men det är viktigt att det säkerställs att en anslutningspunkt till dagvattenledning i Ulvsundavägen är möjlig före utbyggnad.

Kontoret vill framhålla att grundläggning och stomresning redan påbörjats på aktuell fastighet enligt planen som vann laga kraft 2009. Hänsyn har tagits i konstruktionsprojekteringen till vibrationer och stomljud. Plankartan har kompletterats med planbestämmelse om att vibrationer inte får överskrida 0,4 mm/s.

Kontoret noterar informationen om anmälan om hotellverksamhet och livsmedelsverksamhet.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på planförslaget och anser att det ligger i linje med gällande översiktsplan.

Trafikkontoret påpekar att det inte finns några gator på allmän plats, men att det planeras för infarter till parkering, ramper och vändplaner inom kvartersmark.

Trafikkontoret anser att det är otydligt hur gående från trappan i den södra delen mot Ulvsundavägen omhändertas vid parkeringsytan, troligen måste några parkeringsplatser utgå.

Trafikkontoret har noterat att det planeras för 1100 cykelparkeringsplatser men inte hur många platser per 100 kvm BTA.

Trafikkontoret vill påminna om att avståndskraven på 10 respektive 25 meter måste klaras. Och att stadens riktlinjer för tillgänglighet ska uppfyllas t.ex. vad gäller kontrastmarkering i trappor, lutningar på ramper m.m.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration över tillgängligheten för gående till tvärbanan och byggnaden.

Parkeringsgaraget under byggnaden möjliggör att besökare och verksamma kan ta sig tillgängligt till samtliga verksamheter inom byggnaden och att avståndskraven klaras. Frågan hanteras vidare i kommande bygglov.

Trafik-PM'et har reviderats och i den framgår att det planeras för cirka 1100 cykelparkeringsplatser inom och strax utanför planområdet. Detta innebär att ett bedömt behov av 20 cykel-platser/1000 kvm kontor, 15 cykel-platser/1000 kvm handel och 3 cykel-platser per 1000 kvm hotell med god marginal uppnås.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret har redaktionella synpunkter på planbeskrivningen och trafik-PM. Exploateringskontoret anser att planbeskrivningen bör förtydligas både i kapitlet förutsättningar och i planförslaget, med avseende på tillgänglighet för funktionshindrade, cyklister, barnvagnar etc. samt planerad utveckling på Trafikflyget 9. Exploateringskontoret undrar om uppställningsplats för räddningstjänstens fordon blockerar tillgängligheten till tvärbanan och om räddningstjänsten godkänt denna lösning.

Exploateringskontoret anser att fly-over-bron saknas i illustrationerna i plankartan. De ser inte heller att anläggande av cykelparkeringar och planteringar inom u-område är förenligt med planförslaget, något som det nu projekteras för.

Exploateringskontoret anser att markanvändningstyp bör redogöras för i Trafik-PM'et. De anser även att det bör redovisas vilka förutsättningar för trafikalstring som gäller när man ökar andel kontor kontra handel. Exploateringskontoret undrar även om bedömningen av behovet av 800 parkeringsplatser är räknat utifrån andel handelsyta eller andel kontorsyta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Redaktionella synpunkter har noterats och vissa av dessa har bedömts som lämpliga att revidera i enlighet med yttrandet. Planbeskrivningen har kompletterats med en illustration över dimensionerna för uppställningsplatsen för räddningstjänsten vid tvärbanans perrong, se under kapitlet Planförslag – tillgänglighet. Räddningstjänsten bedöms inte blockera tillgängligheten till tvärbanan, även om den i viss mån kan begränsa tillgängligheten vid en olycka. Planbeskrivningen har även kompletterats med en mer utförlig beskrivning av tillgängligheten till byggnaden och tvärbanan.

Det finns inga officiella planer på utveckling av Trafikflyget 9, utan handlingarna redovisar fortsatt byggrätt enligt gällande detaljplan. En trapp- och hissanslutning till tvärbanans norra perrong måste uppföras tills trafikeringen av tvärbanan startar, och därför är den kopplingen redovisad i illustrationen över tillgängligheten.

Plankartan har kompletterats med en illustrationslinje som visar den planerade fly-over-bron.

Bygglov har givits enligt detaljplanen som vann laga kraft 2009 för cykelparkering och planteringar inom u-område. Denna detaljplan bekräftar därmed detsamma. En bedömning har gjorts att cyklar och cykelställ är förenligt med prickmark och u-område, så länge dessa tillfälligt kan monteras ned eller flyttas, när det finns behov av åtkomst till ledningar.

Trafik-PM har reviderats och uppdaterats med parkeringstal och resonemang och bedömning om behov av parkeringar. Mot bakgrund av en god tillgänglighet till kollektivtrafik samt samnyttjande av parkeringsplatser över dygnet, bedöms föreslaget antalet parkeringsplatser täcka verksamhetens behov.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet anser att fastigheten Trafikflyget 9, grannfastigheten, borde ingått i planförslaget, så att en helhetslösning för kvarterets front mot Ulvsundavägen hade kunnat skapas. De ser även att en analys av områdets framtida användning, när Bromma flygplats läggs ner 2038, borde ingått i planförslaget. För att säkerställa att

husvolymer och användning även skapar värde i ett nytt och tillkommande stadsutvecklingsområde. Skönhetsrådet tillstyrker dock förslag till detaljplan med erinran om att helhetstanken både sett till intilliggande kvarter inte ingår i planförslaget samt till att flygplatsområdets framtida utveckling inte analyseras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planansökan avser bara Trafikflyget 8, varför Trafikflyget 9 inte ingår i planförslaget.

Detaljplanen har anpassats till en framtida bebyggelse på flygfältet genom planbestämmelser om att byggnaden ska delas upp i flera mindre huskroppar med släpp emellan. På så sätt skapas möjlighet för gående att röra sig mellan huskropparna till och från tvärbanan.

Övriga remissinstanser

Swedavia

Efter granskning av planhandlingar och byggaktörens projekterade handlingar konstaterar Swedavia att byggnadsvolymer inte kommer genomtränga flygplatsens hinderreglerade ytor. De ser inte heller att det förefaller någon risk för bländning utifrån angiven utformning. Trots det så vill de att byggaktören ska iaktta försiktighet gällande materialval och ta hänsyn till dess reflekterande egenskaper samt föra en dialog gällande trafikal påverkan till/från flygplatsen så att tillräcklig kapacitet säkerställs. Om byggaktören har behov av sprängning kopplat till byggnationen, måste det utvärderas av och ges särskilt godkännande från flygplatsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar informationen.

Stockholm Vatten och avfall AB (SVOA)

SVOA meddelar att vattenanslutning kan beredas genom befintlig vattenledning i Ulvsundavägen. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m, vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +30 m. SVOA bekostar inte en sådan tryckstegring.

SVOA meddelar att fastigheten kan ansluta sig till planerad spillvattenledning i Flygplatsinfarten respektive befintlig ledning i Ulvsundavägen.

SVOA ser positivt på att kommunen avser att följa stadens åtgärdsnivå med de dagvattenåtgärder som det planeras för i detaljplanen. Utredning kring placering av dagvattenservis pågår.

SVOA ser positivt på att skyfall kan avledas på ytan mellan fastighet Trafikflyget 8 och Trafikflyget 9 under tvärbanebron, och då det är en viktig funktion för att möjliggöra passage av skyfallsflöden och för att minska risk för stora mängder stående vatten inom området för Bromma Blocks. I Planbeskrivningens kapitel *Störningar och risker – översvämningsrisk*, behöver denna funktion tydligare beskrivas.

SVOA anser att planhandlingarna, bland annat dagvattenutredningens bilaga 1, ska förtydligas med en genomtänkt höjdsättning av mark, för att möjliggöra att skyfallsflöden kan nyttja passagen, utan att vatten blir stående inom denna eller ger upphov till skada.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Kontoret noterar informationen.

Dagvattenutredningen samt planbeskrivningen har kompletterats med information om risk för översvämning. Utifrån den bedömer kontoret att det är låg risk för översvämning då färdigt golv i bottenvåning mot parkeringen vid Bromma blocks ligger på 4,5 meter och de lågpunkter som riskerar översvämning på parkeringen utanför planområdet ligger på +3,1 meter till 3,7 meter. Skyfallsmodelleringen visar där ett vattendjup på 0,5-0,7 meter vid ett 100 års regn. Vattnet bör därför inte nå eller skada bebyggelsen vid ett 100-års regn.

Dagvattenutredningen visar att lågpunkter främst ligger inom fastigheten Trafikflyget 9 och dalgången, nu parkeringen vid Bromma blocks. Flödesriktningarna ligger utanför aktuellt planområde. Det är därför viktigt att det i framtiden inte skapas instängda områden, utan att flödesvägar för dagvatten finns för att förhindra översvämningsrisker. Utrymme för yttligt flöde bör hanteras inom Trafikflyget 9, eftersom denna fastighet ligger mitt i den naturliga flödesvägen.

Stockholm Exergi
Stockholm exergi kan erbjuda fjärrvärme. I övrigt har Stockholm Exergi ingen erinran.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande
Kontoret noterar informationen.

TeliaSonera Skanova Access AB
Skanova har inget att erinra.

Ellevio AB

Ellevio skriver i sitt yttrande att de har en 33 kV-förbindelse som löper längs med Ulvsundavägen i befintlig gc-bana. De anser att u-området i plankartan är bra. Ellevio undrar om befintliga träd kommer att tas ner och ersättas av andra, närmare Ulvsundavägen. Om skelettjordar planeras anläggas, kan de generellt inte ligga närmare än 3 meter från kablarna. Ellevio vill ta del av detaljer för eventuella nya träd och trappa ner mot Ulvsundavägen och har gärna en fortsatt dialog kring detta.

Ellevio planerar för två nya inhysta elnätstationer för att försörja de nya verksamheterna. Den ena placeras i nordvästra hörnet av byggnaden och den andra i byggnadens södra del. Plankartan behöver därför kompletteras med planbestämmelse E för elnätstationer. Planbeskrivningen behöver också kompletteras med information om elnätstationerna.

Ellevio önskar bli kallade till fortsatt ledningssamordning.

Ellevio informerar om att åtgärder i deras befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare. Ellevio och Stockholm stad har tecknat ett ramavtal för åtgärder på spänningsnivåer upp till 30 kV, för högre spänningsnivåer behöver separat avtal tecknas. Ellevio informerar om att deras anläggningar är känsliga för vibrationer och sättningar som kan uppstå vid bland annat sprängning, borrar och spontning. Om sådant sker i genomförandet av planen vill Ellevio samråda särskilt om arbetenas detaljutförande i god tid före arbetsstart för att kunna ge instruktioner kring hänsynstaganden i detaljnivå.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Träd utmed Ulvsundavägen har tagits ned innan detaljplanearbetet startade. Bygglov för plantering av nya träd utmed Ulvsundavägen har redan givits.

Kontoret för vidare informationen om att Ellevio vill bli kallade till fortsatt ledningssamordning, till exploateringskontoret som leder ledningssamordningen.

Plankartan har kompletterats med användningen E1 – teknisk anläggning, elnätstation under nivå +12 meter över nollplanet, i syfte att möjliggöra för två inhysta elnätstationer. I den huskropp som är närmast Ulvsundavägen och som medger E1, regleras största bruttoarea för elnätstation till 60 kvadratmeter.

Bromma hembygdsförening

Bromma hembygdsförening anser att byggnationen behöver relatera till den karaktär som flygplatsområdet har i form av vita funktionalistiska och modernistiska flygplatsbyggnader. De anser att höjningen av huskropp 2 riskerar att byggnadens fasad blir för dominerande. De anser även att mörkare delar av fasad mot Ulvsundavägen med fördel kan vara ljusare och att den framskjutna byggnadskroppen i hörnet mot flygplatsinfarten är för dominerande och bör utgå. Om hörnet markeras bör det associera till flygplatsverksamheten, för att markera flygplatsinfarten. De anser att huskropp 3 har en karaktär som associerar till flygverksamheten och att den passar väl in i sammanhanget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bygglov har redan givits för byggnaden upp till våning 8, och dess fasadgestaltning i enlighet med planen som vann laga kraft 2009. Grundläggning och stomresning för denna byggnad har redan påbörjats. Denna detaljplan reglerar därför ingenting om gestaltning av fasaderna, utöver planbestämmelse om bottenvåningens utformning, som ska utföras med robusta kvalitativa material som har en hög detaljeringsgrad som klarar slitage. Kontoret noterar synpunkterna.

Bromma-Ulvsunda företagsgrupp (BUF)

BUF anser att byggnaderna är kompakta och att torget och släppen mellan huskropparna är smala. För att släppa in mer ljus på torget föreslår BUF att de övre planen kan vara indragna.

BUF bedömer att varutransporter i framtiden kommer att köras på nätterna. Detta medför att byggnaderna måste vara tillgängliga dygnet runt för leveranser och isolerade med hänsyn till ljud och avgaser.

BUF anser att det finns problem med befintlig trafiksituation för Ulvsunda industriområde, bland annat i korsningen Ulvsundavägen/ Flygplatsinfarten, och att denna behöver förbättras. De önskar därför en fördjupad analys av trafiksituationen i hela området innefattande Ulvsunda företagsområde, flygplatsen och Bromma Blocks.

BUF ser att det är bra med en gc-bro och att denna får en nedfart samt trappa på östra sidan om Ulvsundavägen, mot det nya området på Gjutmästaren 6.

BUF noterar att antalet parkeringsplatser har minskat något jämfört med planen som vann laga kraft 2009. De anser att det finns gott om parkeringsplatser på Bromma Blocks. De anser att olika typer av

verksamheter kan balansera behovet av parkeringsplatser under dygnets alla timmar.

BUF ställer sig tveksamma till nedläggningen av flygplatsen då de tror att elektriskt drivna flygplan kan vara ett fördelaktigt transportsätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Exploateringskontoret har tagit fram en trafikanalys för ett större område. Trafikanalysen undersöker kapacitet och framkomlighet i vägnätet år 2040 efter utbyggnad och föreslår åtgärder.

Exploateringskontoret leder detta arbete och framtida om- och utbyggnader. Inga gator ingår i denna detaljplan.

Den föreslagna gc-bron ligger utanför aktuellt planområde. Denna detaljplan kan därmed inte reglera var den får en nedfart.

I denna plan föreslås mestadels kontorsändamål till skillnad från i planen som vann laga kraft 2009 som medger mestadels handelsändamål. Enligt trafikutredningen som tagits fram, har kontor ett lägre behov av parkeringsplatser än handel, vilket innebär att antal parkeringsplatser har minskat i denna plan jämfört med planen som vann laga kraft 2009. Detta innebär färre trafikrörelser till och från området i jämförelse med gällande detaljplan.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Svenska hus Ulvsunda AB

Svenska hus Ulvsunda AB beskriver att det finns problem idag med trafiksituationen kring Ranhammarsvägen/Ulvsundavägen, både för gång-, cykel- och biltrafik. De anser att planförslaget med kontor istället för mestadels handel bidrar till ökade trafikströmmar under dagtid vardagar (rusningstrafik), vilket kommer ha en negativ påverkan på en redan ansträngd och dysfunktionell trafiklösning vid Ranhammarsvägen/Ulvsundavägens möte med Flygplatsinfarten. De anser även att en stängning av Bromma blocks angöring via Karlsbodavägen kommer öka trafikbelastningen vid Flygplatsinfarten.

Svenska hus Ulvsunda AB anser att kommunen bör djupare analysera trafiksituationen på grund av utvecklingen i området och flera pågående stadsutvecklingsprojekt. De föreslår ett par åtgärder som kan bidra till en mer trafiksäker och effektivare lösning, såsom trappa vid planerad gc-bro på östra sidan samt ny utfart på Ulvsundavägen från Ranhammarsvägen alternativt ett samnyttjande av parallellgatan till Ulvsundavägen, då de inte tror att en fly-over-bro kommer förbättra trafiksituationen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafiksituationen kring Ranhammarsvägen ligger utanför aktuellt planområde. Exploateringskontoret har tagit fram en trafikanalys för ett större område. Trafikanalysen undersöker kapacitet och framkomlighet i vägnätet år 2040 efter utbyggnad och föreslår åtgärder. Exploateringskontoret leder detta arbete och framtida om- och utbyggnader.

I denna plan föreslås mestadels kontorsändamål till skillnad från planen som vann laga kraft 2009 som medger mestadels handelsändamål. Enligt trafikutredningen som tagits fram, har kontor ett lägre behov av parkeringsplatser än handel, vilket innebär att antal parkeringsplatser har minskat i denna plan jämfört med planen som vann laga kraft 2009. Detta innebär färre trafikrörelser till och från området i jämförelse med gällande detaljplan.

Den föreslagna gc-bron ligger utanför aktuellt planområde. Denna detaljplan kan därmed inte reglera var den får en nedfart.

Övriga, ej sakägare**Privatperson**

Privatpersonen anser att planerat antal cykelparkeringar (1100 st) överstiger det behov som behövs och antar att det främst behövs cykelparkeringar för de anställda på de framtida kontoren. Privatpersonen påpekar att Ulvsundavägen är en primär länsväg och genomfartsgata och en viktig förbindelselänk från Stockholms centrala delar mot E18 och E4 och Kista, snarare än en huvudgata i Stockholms trafiknät.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholm stad har som mål att minska klimatpåverkan och före 2040 ska staden vara fossilbränslefri, vilket innebär att stadsstrukturen behöver utvecklas på ett sätt som bidrar till hållbart resande. Andelen cykeltrafikanter ökar över tid och det är därför viktigt att skapa förutsättningar för att kunna cykla i staden. En bedömning av behovet av cykelparkeringar har gjorts. 1100 cykelparkeringar bedöms lämpligt inom planområdet för både kunder, besökare och anställda. Cykelparkeringarna bidrar till målet om ett mer hållbart resande.

Exploateringskontoret har tagit fram en trafikanalys för ett större område. Trafikanalysen undersöker kapacitet och framkomlighet i vägnätet år 2040 efter utbyggnad och föreslår åtgärder. Exploateringskontoret leder detta arbete och framtida om- och utbyggnader.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan hur vissa frågor har hanterats i bygglovet som givits utifrån gällande detaljplan och hur de hanteras idag kunnat identifieras. Det handlar bland annat om hantering av skyfall och översvämningar samt effekten av klimatförändringar. Inom detaljplaneområdet har bygglov givits för en byggnad med samma utbredning men med en lägre höjd än byggrätten i detta planförslag, vilket gör att den aktuella detaljplanen är att betrakta som en påbyggnad på en befintlig byggnad.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare:

- Risk med avseende på bebyggelse under tvärbanan och för farligt godsolyckor på Ulvsundavägen.
- Påverkansanalys med avseende på flygplatsens radioanläggningar
- Stomljud och vibrationer från tvärbanan
- Dagvatten- och skyfallshantering
- Tillgänglighet och parkering
- Föroreningar i mark och grundvatten

Kontoret har gjort följande ändringar i planförslaget:

- Syftet förtydligas så att det inte beskriver förändringen mot gällande detaljplan
- Centrumändamål inte tillåts närmast Ulvsundavägen
- Användningen D1- vård, ej akutmottagning, samt E1 - elnätstation läggs till
- Gränser justeras på plankartan för att anpassa förslaget till flygplatsens höjdbegränsningar
- Gräns för vibrationshastighet regleras på plankartan
- Planbestämmelse om dagvatten på plankartan har justerats

Därutöver har mindre förtydliganden, justeringar och rättelser på plankartan och i planbeskrivningen gjorts.

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

Karin Norlander
planchef

Tony Andersson
stadsplanerare