

Granskningsutlåtande 2

Detaljplan för Marievik 15 m fl i stadsdelen Liljeholmen i Stockholm Dp 2010-14465

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	12
Besvärberättigade	13
Övriga.....	14
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	16
Revidering efter granskning	17
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	17
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	22

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra cirka 960 bostäder, cirka 27.000 kvm nya verksamhetslokaler, tre förskolor samt nya allmänna gator, parker, torg och kaj. Detaljplanen ställdes ut för granskning 2 under perioden 2020-06-17 – 2020-08-11. Under granskning 2 har ca 20 yttranden inkommit. Sammanfattningsvis från granskning 1 och 2 tillstyrker flertalet remissinstanser planförslaget men framför synpunkter i sak framför allt vad gäller stadsbild/gestaltning, allmän gata kontra gata på kvartersmark med markreservat, markföreningar, dagvatten och risk för påsegling. Ett par remissinstanser avstyrker med hänvisning till förslagets täthet, bebyggelsehöjd, för lite friyta och påverkan på kulturmiljö/stadsbild. De flesta sakägare, övriga

Stadsbyggnadskontoret

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

Bilaga: granskningsutlåtande (1), dat 2019-11-15

orienterbarhet, levande gaturum och en god boende-, arbets- och besöksmiljö.

Granskning 2

Efter ordinarie granskning gjordes kompletterande utredningar kring markmiljö vilket föranledde förtydliganden i planhandlingarna och därefter en ny granskning. För synpunkter inkomna under granskning 1, se bilaga.

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning 2 under perioden 2020-06-17 – 2020-08-11. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-06-17. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning 2

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

Några instanser har begärt förlängd svarstid. Stadsbyggnadsnämnden har kommunfullmäktiges uppdrag att säkerställa en hållbar bostadsförsörjning genom ett högt bostadsbyggande. Kommunfullmäktiges mål är att detaljplaner som möjliggör 10 000 bostäder ska antas eller godkännas av nämnden under 2019. Tidplanen i planprojekten är ett viktigt verktyg i arbetet med att uppfylla detta mål. Stadsbyggnadskontoret har mot denna bakgrund inte beviljat förlängd svarstid.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att tidigare framförda synpunkter till största del gällande hälsa och säkerhet har tillgodosetts. Länsstyrelsen vidhåller tidigare framförda synpunkter avseende miljökvalitetsnormer för vatten och bedömer att planförslagets genomförande skulle kunna innebära att miljökvalitetsnormen för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs.

Länsstyrelsen kan konstatera att den dagvattenhantering som föreslås inom det aktuella planområdet innefattar infiltration. På plankartan finns inga planbestämmelser gällande dagvatten eller tydligt avsedda ytor för dagvattenhantering, till exempel

- Planområdet gränsar till Mälaren och omfattas av riksintresse för sjöfart och allmän farled. Trafikverket förutsätter att riksintresset för farleden inte på något sätt påverkas.
- Trafikverket är även ägare av fastigheten Stockholm Norrmalm 5:1., som utgör stor del av de angivna vattenområdena som är inritade i plankartan. Nyttjande av fastigheten måste säkerställas i avtal med Trafikverket.
- Kommunen ska i ett tidigt skede beställa en flyghinderanalys hos LFV. Även Försvarmakten ska kontaktas för en flyghinderanmälan. Vidare är det viktigt att Bromma flygplats och Swedavia vidtalas.
- Trafikverket har en trängselportal vid Liljeholmsbron med kameror tillhörande extra övervakningskamera. Kommunen ska säkerställa att Trafikverkets anläggningar och intressen inte påverkas negativt. Inom vattenområdet, i anslutning till detaljplaneområdet, finns det gamla ledningar som inte längre är i bruk. Kommunen ansvarar för identifieringen av dessa. Trafikverket ansvarar inte för eventuella följdkonsekvenser om Trafikverkets ledningar berörs.
- Trafikverket råder över industrispåret Liljeholmsbanan som infrastrukturförvaltare. Spåren används av Cementa för

- Trafikverket anser att 0,4mm/s (RMS 1-80 Hz) inte bör överskridas vid de nya bostäderna. Kommunen är vidare skyldig att utföra grundläggningen av ny bebyggelse så att vibrationsnivåerna underskrider riktvärdet. Trafikverket har tidigare även uppmärksammat om den nya förordningen gällande trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) och vill tillägga synpunkter nedan.

Situationen i planområdet är komplex då området utsätts för buller från flera olika bullerkällor och från flera håll, samt då området utsätts för höga luftföroreningshalter.

Trafikverket kan konstatera att planen anses påbörjad 2011. Tidigare lagstiftning för buller ska därmed tillämpas. Ändock framgår i den reviderade bullerutredningen daterad 2019-06-13, som ligger till grund för planhandlingarna, att det är Förordning 2015:216 som tillämpas. Trafikverket har i egenskap av verksamhetsutövare inget rättssäkert skydd mot att tvingas vidta bullerskyddsåtgärder om de lagstadgade nivåerna överskrids, enligt lagstiftning som tillämpas innan förordningen 2015. Därför vill Trafikverket understryka att, om kommunen vill tillämpa den nya lagstiftningen behöver de ta beslut om detta och i så fall börja om planprocessen. Det ska tydligt framgå av detaljplanekartan och handlingarna vilken lagstiftning som tillämpas.

Vidare framför Trafikverket att man inte tycker trafikbullerutredningen är sammanställd på ett tillräckligt tydligt sätt. Framförallt påpekas att 3D-ritningarna inte redovisar de olika bullerkällorna samtidigt. Det anses heller inte helt tydligt vilka bullerkällor som redovisas. Gällande tågtrafiken från Trafikverkets anläggningar redovisas inte maxnivåer nattetid från olika håll. Trafikverkets trafikuppgifter anger att det idag går minst 88 tåg mellan 22-06 vilket innebär att det är omkring 10 tåg/h. Maxnivåerna får endast överstigas 5 gånger/h. I bullerutredningen framgår inte antalet tåg på natten, men man kan utgå ifrån att det inte kommer vara färre tåg år 2040. Trafikverket anser att bullerutredningen bör bli mer pedagogiskt presenterad, samt revideras/kompletteras med 3D-illustrationer över den sammanvägda bullersituationen för att det ska kunna gå att bedöma om de nya bostäderna blir lämpliga ur bullerhänseende.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Sjöfartsverket har fått detaljplanen för granskning. Kontoret vill också uppmärksamma att det är område W2 (där badbryggor planeras) som flyttas längre söderut. Område W3 syftar till att i framtiden möjliggöra

Industrispåret vid Liljeholmsbanan

Luftfart/Flyghinder

Trafikverkets fastighet

Sjöfartsverket

I ett kompletterande yttrande meddelar Sjöfartsverket att det är positivt att riskanalysen kompletterats. Vidare noteras att risken kan ses som låg. Dock kvarstår faktum att med de riskreducerande åtgärder som föreslås skulle bassängerna vara i princip oskyddade mot en direkt påsegling. Att anlägga bad utan påseglingsskydd i direkt anslutning till en farled är därför inte något som Sjöfartsverket kan stödja.

Swedavia Airports

Swedavia framför att de planerade byggnaderna med angivna positioner och markhöjder innebär ingen inverkan på flygplatsens verksamhet. Därmed har flygplatsen inte något att erinra mot föreslagen plan.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten står fast vid synpunkter lämnade vid första granskningen (oktober 2019) och har följande ytterligare respektive förtydligande synpunkter till planförslaget i andra granskningen.

Lantmäterimyndigheten bedömer att planförslaget medför att oklara situationer uppstår kring planläggningen av gatumark och att ett genomförande inom lantmäteriförrättningens ramar inte kan garanteras med de föreslagna bestämmelserna.

Mark avsedd för gatuändamål föreslås planläggas som kvartersmark med markreservat för allmän körtrafik (z). Lantmäterimyndigheten bedömer inte att det är lämplig planläggning då det skapar oklara genomförandeförhållanden.

Lantmäterimyndigheten för vidare ett resonemang om bakgrunden till ställningstagandet ovan om kvartersmark med markreservat istället för allmän plats. Lantmäterimyndigheten bedömer inte att berörda områden är att se som kompletterande anläggningar, utan att de är en del av den huvudsakliga anläggningen (gata), samt att de är möjliga att planlägga som GATA med tredimensionell avgränsning av antingen den allmänna platsen eller kvartersmarken.

Planförslaget anger att z-områden (z1, z2, z3) avser markreservat för allmännyttig fordons-, cykel, och gångtrafik.

Lantmäterimyndigheten menar att dessa funktioner inte går att kombinera, dvs att marken inte samtidigt kan vara exklusivt tillgänglig för gångtrafik och exklusivt tillgänglig för fordonstrafik. Lantmäterimyndigheten bedömer att berörda områden är mer lämpliga att planlägga som allmän plats (GATA).

I planbeskrivningen anges att z-områdena kan säkras genom inrättande av servitut. Då det finns en oklarhet kring ett markreservat som anger en kombination av gång-, cykel och körtrafik bedömer lantmäterimyndigheten att det finns en osäkerhet kring huruvida en officialrättighet kan inrättas eller inte. Det finns även en osäkerhet kring huruvida en markreglering av områden utlagda som GATA respektive bildande av officialservitut till förmån för fastighet ägd av Stockholms kommun för områden utlagda med z-reservat kan genomföras som separat åtgärd och/eller samtidigt. Att dessa åtgärder ses som genomförbara enligt

fastighetsbildningslagen är inte klart då det kan ifrågasättas om lämpliga fastigheter tillskapas.

I planbeskrivningen framgår inte om fastighetsägaren och huvudmannen (kommunen) är överens om hur rättigheten ska säkras. Då kommunen enbart har inlösenskyldighet, inte inlösenrätt, när det gäller markreservat, så kan inte ett ensidigt genomförande från kommunens sida garanteras.

I planbeskrivningen behöver det framgå huruvida planstöd finns eller inte för de rättigheter som inte avses upphävas. Detta framgår i tabellerna för vissa rättigheter, men inte för samtliga. Ledningsrätt 0180K-2006-19760.2 finns med i listan med rubrik "...befintliga ledningsrätter inom detaljplaneområdet", men anges i texten vara lokaliserad utanför planområdet. Rättigheten är belägen inom planområdet och belastar Marievik 14 och 26.

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Buss

Trafikförvaltningen påpekar att principsektionen för Årstaängsvägen behöver innehålla en körbana på 7 meter för att buss ska kunna trafikera sträckan.

Buller, vibrationer och stomljud

Trafikförvaltningen saknar fortsatt en beskrivning av Tvärbanans buller, även om Tvärbanan ligger en bit ifrån bostadshusen så ska Tvärbanan framgå av planbeskrivningen. Den bullerutredning som tagits fram behandlar inte den befintliga kontorsbyggnaden närmast Tvärbanan, även den byggnaden ska ingå i bullerutredningen. Trafikförvaltningens tidigare synpunkt angående Liljeholmsbanan kvarstår. Banan är viktig för fordonstransport, vilket ska framgå i planbeskrivningen. Man föreslår ändring av texten enligt följande: "Liljeholmsbanan är en viktig koppling mellan SL:s banor och används för fordonstransport och tillfällig uppställning av spårfordon nattetid."

Genomförande och avtal

Ett genomförandeval ska tecknas mellan SL och exploatören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande med mera regleras med anledning av närheten till tvärbanan. Detta ska ske innan detaljplanen är antagen. Finns inte detta på plats kan Region Stockholm komma att överklaga planen.

Innan arbeten påbörjas ska samordning ha skett med trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar.

Staden måste säkerställa att trafikförvaltningen har åtkomst till Liljeholmsbanan under genomförandet av planen.

Storstockholms brandförsvär (SSBF)

Enligt trafikutredningen ska räddningsfordon kunna angöra inom 10 meter från samtliga entréer. SSBF vill poängtera att i fall räddningstjänsten stegbil behöver användas för stegutrymning ska stegbilen kunna angöras närmare fasaden än 10 meter. De planerade förgårdsmark och fasta inredningar bör harmonisera med räddningstjänstens behov av framkomlighet och uppställningsplatser. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa byggnader bör träd och övriga växtlighetens placering studeras närmare så att de inte påverkar åtkomligheten negativt. Framkomlighet till vissa bostadsbyggnader behöver specialstuderas och projekteras vidare i fall det förutsätts att stegutrymning sker med hjälp av SSBF:s fordon.

Eftersom planförslaget innehåller lösningar med flertal vistelserum-/ytor på takterrasser bör det i den framtida projekteringen tas hänsyn till utrymningsmöjligheter som såväl utformning av säkerhetsökande detaljer. Räddningstjänsten möjligheter för släckning av takkonstruktioner som överstiger 8 våningar är begränsade. Detta bör beaktas vid projektering av sedumtak och tak med hög brandbelastning bland annat på grund av vegetation.

Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet.

Exploateringskontoret
Se yttrande från granskning 1.

Trafikkontoret
Se yttrande från granskning 1.

Ellevio
Se yttrande från granskning 1.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

MH/HH, Liljeholmsvägen

Påtar den hårda belastning som redan idag råder på de grönytor och parker som finns och i förslaget kompenseras inte för det ökade antalet boende som tillkommer. Framför att man saknar barnkonsekvensanalysen som tidigare presenterats.

Anser vidare att föreslagen plan ger en försämring för de som redan bor i området. Vid tidigare nybyggnation skulle nya byggnader inte vara högre än befintlig bebyggelse. Nu föreslås byggnader som är 2-3 gånger högre.

Framför synpunkter kring arkitekturen och önskar högre ambition vad gäller utseende och hållbarhet. Föreslår att hushöjderna ska harmoniera med befintlig bebyggelse, levande och social samvaro med naturliga träffpunkter, bind samman området med gamla järnvägsstationen och Färgfabriken, planera in grönområdet och parker, varierad arkitektur, nyttja närheten till vattnet, tänk hållbarhet och innovation.

Brf Stora Katrineberg 1 (Stora Katrineberg 1)

Framför att den mest påtagliga effekten av den föreslagna bebyggelsen handlar om skuggning betydande delar av året. För föreningarna utmed Liljeholmsvägen, Liljeholmsvägen 8, 10 och 12 handlar det om att förmiddagssolen skuggas de mörka månaderna på året det vill säga november till och med februari. Ännu i mars månad når skuggorna från de högre husen i planförslaget fram till husen utmed Liljeholmsvägen. Bostadsbebyggelse på Liljeholmsberget skuggas främst mornar mellan kl 8 och kl 10. Skuggningen anses omfattande och en tid på året när det sparsamma solljuset behövs. Skuggningen innebär att föreningarna lider ekonomisk skada och minskade boendekvaliteter.

Planförslagets arkitektur och skala anses ha en visuell påverkan på de tre föreningarnas bostäder som innebär minskade boendekvaliteter och ekonomisk skada för föreningarna. Exploateringsgraden i planförslaget innebär en ökad belastning på områdets redan hårt belastade parker och grönytor som anses innebära minskade kvalitet för de boende i området.

Brf Ärgången (Sjöviksbacken 5/Kajen 4)

Kajen 4 är den första skyskrapan i räckan av högre hus på Sjöviskajen. Många medlemmar upplever blåst på innergården som nu även är bekräftad via vindsimulering med 3D CAD-modeller. Vindsimuleringen bekräftar upplevd blåst som medlemmar uppger som ett av flera hinder för aktivitet och vistelse

på innergården. Även vindhastigheter upp över fasaderna beskriver ökande vindhastigheter/höghastighetsområden på stigande höjd. Vindsimuleringen av Kajen 4 har även påvisat en tydlig korridorseffekt av kraftig vind på Sjöviksbacken från kajen upp mot rondellen på Sjöviksvägen. Korridorseffekten visar sig även medföra stigande vindhastigheter upp på fasader på kringliggande hus såsom Kajen 3 där höghastighetsområden försvårar vistelse på balkonger ut mot gatan. Med detta som bakgrund har vi en del kommentarer kring genomförd vindbeskrivning som är en del av er projektplan. Avsikten är att skapa ytterligare förståelse för fler aspekter av vindar, turbulens, korridorseffekter och strimling av vindar.

Föreningen lämnar därefter kommentarer och förslag till åtgärder på vindutredningen från PEUTZ.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kontoret tackar för erfarenhetsåterförning och förslag till åtgärder. Förslaget som ovanstående vindbeskrivning är gjord på (samrådsförslaget) är inte längre aktuellt, därmed inte heller beskrivningen. Ny vindstudie för aktuellt förslag är framtagna av SMHI och finns som underlag till granskningshandlingarna där även förslag till åtgärder finns med för att hantera turbulens, vindutsatta lägen mm.

Besvärberättigade

För sammanfattning av inkommen synpunkt se ovan eller i bilaga granskningsutlåtande 1.

Brf Stora Katrineberg 1 (Stora Katrineberg 1)

MH/HH, Liljeholmsvägen

Kvarstående synpunkter från granskning 1

Jernhusen Fastigheter AB (Liljeholmen 4:24)

Brf Liljeholmsvägen 10 (Stora Katrineberg 10)

Brf Katrineberg 19 (Stora Katrineberg 19)

Kvarstående synpunkter från samrådet

HK, Katrinebergsbacken

GM, Katrinebergsbacken

GN, Hornstulls strand

AB/ML, Katrinebergsbacken

IÖ, Katrinebergsbacken

LÖ, Hornsgatan

CH, Katrinebergsbacken

PW, Katrinebergsbacken

MH/LH, Katrinebergsbacken

AB, Katrinebergsbacken

RH, Sjöviksvägen

Övriga

CH (adress ej angiven)

Framför att inte något gjorts för att ta reda på hur den föreslagna bebyggelsen påverkar de som bor på Katrinebergsbacken. De föreslagna husen kommer under perioden september-april ta allt direkt solljus, pga att solen inte når så högt på himlen att den når över nybyggnationen. Anser att byggnaderna ska sänkas med 5-10 våningar.

CS, Hornstulls Strand (nummer ej angivet)

Instämmer i alla invändningar som framförts i tidigare granskning. Skönhetsrådets synpunkter bör ges större vikt. Förslaget anses förändra siluetten på ett dramatiskt sätt och förslaget behöver omarbetas från grunden för att vävas samman med omgivande miljö. Förslaget anses också brista vad gäller ljus, buller och barnmiljö.

Anser att skuggningen av bostaden vid Hornstull under vintermånaderna inte är acceptabel. Solstudierna visar också att parken och källbacken i Tanto kommer att skuggas under vintermånaderna. Tanto anses tappa sin funktion som en plats för lugn och harmoni. Siluetten är spretig och orolig och byggnaderna anses för höga och för nära.

Rivningen av höghuset inom M15 anses inte vara samhällsekonomiskt, kulturellt eller miljöekonomiskt försvarbart. Upprörs även över att 1000 lgh planeras här och alla är bostadsrätter. Det är hyresrätter som behövs här. Boendemiljön i höga hus anses inte god och området kommer bara att ha hälften så stor yta per invånare som anses acceptabel.

Bevara stadens unika kvalitéer och siluett. Väv ihop planerna för Marievik med omgivande områden för Liljeholmssidan och skapa något genomtänkt och människovänligt. Om Marievik ska bebyggas, gör det utan höga hus och lika höga hus för en lugn och harmonisk siluett samt låt befintligt höghus i M15 vara kvar.

EA, Hornstull (adress ej angiven)

Framför synpunkter om att förslaget är för tätbefolkat, bullrigt, mörkt, blåsigt och där utan per invånare är hälften av vad den borde vara. För de som befinner sig på andra sidan vatten kommer förslaget skugga rekreationsytor i parken. Siluetten anses bli spretig och oharmonisk.

Det som behövs i Stockholm är små billiga ettor och tvåor som är hyresrätter. Att placera så höga hus när Södermalms gamla bebyggelse blir ett alldeles för brutalt stilbrott. Istället borde befintligt höghus vid vattnet bevaras och bygga några lika höga bakom. Boendemiljön anses inte bara bra, varken för de som ska bo där eller för de som vill använda parken, badet och klipporna på andra sidan.

Anser att bebyggelsen är för hög samt för orolig och spretig och som kommer att påverka Tanto negativt. Anser att det redan är för högt tryck på rekreationsytorna i Tanto och trycket och trängseln kommer att öka ytterligare på detta sätt. Vidare anses bebyggelsen avvika och bryta av för mycket jämfört med befintlig bebyggelse. Det borde vara hus i samma höjd som de som nu finns på platsen, så att det blir en mer sammanhållen siluett. Dåligt att bara planera för bostadsrätter när det är små hyresrätter som behövs. Bygg istället om befintliga hus till lagom många bostäder.

Anser det olämpligt att inte en enda av bostäderna blir hyresrätt. Även om det är privata ägare till all mark borde kommunen kräva att viss andel upplåts som hyresrätter, alternativt som studentbostäder med hyresrätt.

Föreningen avstyrker planförslaget av följande skäl:
Stockholms väl sammanhållna stadsbild hotas att splittras och förvanskas av mycket höga hus, i detta fall ett kluster med höga hus. SBF anser att planförslaget medför påtaglig skada på riksintresset och anser vidare att det krävs en analys av i vilka lägen i staden stora skalförändringar kan tillåtas utan att skada den ännu relativt väl sammanhållna stadsbilden.

Vidare anser SBF att en miljöbedömning behövs för detaljplanen till följd av den betydande miljöpåverkan som planförslaget med dess kluster av höga hus medför.

Forskning visar att höghus ger en anonym och otrygg miljö för barn. Utemiljöns utformning och tillgänglighet påverkar hur mycket barn vistas utomhus, något som har stor betydelse för deras mentala och fysiska utveckling. Planförslaget anses inte uppfylla de krav som bör ställas på en god uppväxtmiljö. SBF anser att förslaget strider FN:s barnkonvention.

En förutsättning för projektet är rivning av kulturhistoriskt värdefulla byggnadskomplex, dessutom så sent byggda som på 1980-talet. Rivning av dessa byggnader anses strida mot preciseringen av det nationella miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö, det nyligen av riksdagen antagna arkitekturpolitiska målet samt kulturmiljölagstiftningen.

Man uppmanar att se Stockholms utveckling i ett regionalt perspektiv. Ta fasta på regionplanens stora möjligheter att bygga stad i en flerkärnig struktur i stället för att överexploatera.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik meddelar att kritiken kvarstår mot de föreslagna höga tornbyggnaderna, som man anser skulle innebära ett alltför brutalt inslag i den känsliga och kulturhistoriskt intressanta miljön längs Årstavikens stränder. Varken skalan eller gestaltningen anses stämma med den byggnadstradition som under lång tid har utvecklats längs stadens så betydelsefulla vattenrum. Man vill på nytt framföra sin uppfattning och återopar det som framförts i tidigare yttranden.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- För lite park-/friytor
- För höga hus
- Förskolegårdar behöver bli större och med bättre solljusförhållanden, placering av förskolegårdar ska ej ske på upphöjda gårdar
- Staden bör välja antingen påbyggnad av befintliga byggnader eller höga hus, inte både och. Detsamma gäller placeringen av de höga husen, antingen vid kaj eller vid Årstaängsvägen.
- Förslaget ska inte avvika från stockholmsskalan vad gäller höga hus i innerstadsnära läge på max 24 våningar.
- M19 ska ej byggas till
- Förslaget till bostäder i norra delen ska utgå och kontorsbebyggelsen bevaras inom M15 och M29
- Tillägg av skydds- och varsamhetsbestämmelser på plankartan för M19
- Borttagande av varsamhetsbestämmelser för M27
- Mer detaljerad utredning angående skyfall
- Att gatorna ska planläggas som allmän plats med 3D-utrymme, ej kvartersmark med markreservat.
- Att brygg- och badanläggningen bör utgå.

Revidering/förtydligande efter granskning 2

Inkomna synpunkter har föranlett förtydligande i planbeskrivningen angående dagvattenhantering samt fastighetsrättsliga frågor. I planhandlingarna har även ändringar av redaktionell karaktär gjorts. Kontoret anser att omfattningen av ovanstående revideringar inte är av sådan betydelse att en ny granskning behöver göras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbild/täthet/exploatering

Synpunkter framförs om förslagets täthet, byggnadshöjd samt att förskolegårdar och friytor inte är tillräckligt bra. Även synpunkter om skuggning och påverkan på Tanto framförs.

Vind- och solförhållanden har stor påverkan på barns möjlighet till lek och upplevelse av utemiljö. Byggnadshöjderna och de smala gaturummen i området innebär att gatorna och bostadsgårdarna kommer att få begränsat antal soltimmar. Kajen och delar av parkerna har bättre solförhållanden, framför allt på förmiddagarna. Flera av bostädernas tak, där gemensamma takterrasser planeras, kommer att få goda solförhållanden som ett komplement till bostadsgårdarna. Flera av områdets offentliga miljöer kommer att vara vindutsatta på grund av läget vid vattnet och solljusförhållanden på förskolornas gårdar gör att de behöver kompletterande bra, trygga lekmiljöer på nära håll. De gemensamma grönytorerna i området behöver därför klara ett högt slitage.

En viktig utgångspunkt i vidareutvecklingen av planförslaget mellan samråd och granskning 1 har varit skuggpåverkan av Tantolunden och badplatsen. Noggranna skuggstudier har gjorts för alla årets månader och utgångspunkt har varit att inte skugga badplatsen under säsongen april till och med augusti.

Stadsbildsfrågan har noga studerats båda på nära och på långt håll. Planförslaget bejakar en variation i höjdskala. Förändring av stadsbilden blir störst till följd av bebyggelsen inom M15, men även de högsta byggnaderna inom M22 och M30 har betydelse. En tyngdpunkt i volym återfinns mot Årstaängsvägen, medan bebyggelsen trappas ned mot Södermalm, Marieviks befintliga bebyggelse och mot kajstråket. Högdelaers placering har också anpassats så att dessa inte ska skugga Tantolundens bad under sommarperioden. Variationer i byggnadsvolymer och typologier inom strukturen ger ett inbördes spel och bidrar till att skapa en skikt- och djupverkan i mötet med vattenrummet och Södermalm. Detta motiv, med fronter i en något lägre skala mot kajen, syftar också till att ge en mer sammanhållen bebyggelsefront utmed kajen

samt att skapa ett harmoniskt möte mot Södermalm, trots skalförskjutningen och bebyggelsetätheten.

Allmänna gator kontra kvartersgator med markreservat

Lantmäterimyndigheten anser det inte lämpligt att gator som avses för allmän körtrafik planläggs som kvartersmark med markreservat (z), då det anses skapa oklara genomförandeförhållanden. I samråd med exploateringskontoret gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att även om det är möjligt att 3D-fastighetsbilda allmän platsmark avskilt från underliggande kvartersmark så vill staden i dagsläget inte nyttja den möjligheten främst på grund av fastighetsrättsliga osäkerheter kring huruvida samnyttjandet av mark i en förrättning kan lösas med gemensamhetsanläggning eller servitut.

Även om samnyttjandet av mark enligt PBL ska vara möjlig att lösa med servitut så har lantmäterimyndigheten i skrivelse från 2017 gjort bedömningen att för 3D-fastighetsbildning med underliggande bärande konstruktioner där gatufastigheten måste ingå så krävs en gemensamhetsanläggning för fastigheternas lämplighet. En gemensamhetsanläggning för underkonstruktionen innebär för stort ansvar för stadens del som blir oproportionerligt till nyttan. I Marievik, liksom i många andra projekt är förläggningen av garage under gata helt till för att tillgodose exploatörens behov. Staden har ingen nytta av denna konstruktion under gata. Så länge samnyttjandet av mark vid en 3D-fastighetsbildning inte kan lösas med servitut ser inte staden att detta är ett genomförbart alternativ.

Vidare framför lantmäterimyndigheten att man i nya planer inte använder sig av planläggning av underbyggd kvartersmark med markreservat utanför city. Det finns dock flera exempel på där x- eller z-områden även nyttjas i nyare planer utanför city, exempelvis detaljplan för Årstaäng 4 och Sjövik 5 m.fl. från 2014 i Liljeholmen och Jackproppen 1 mm från 2013 i Hjorthagen. I dessa finns både x- och z-områden för ytor med underliggande konstruktioner.

Även för markreservat med servitut så framgår tydligt var gränsen går för den del som staden har rätt att nyttja och sköta. Var denna gräns ska gå avtalas mellan staden och exploatören redan när de ingår exploateringsavtalet, innan planens antagande. Eftersom staden är mycket angelägen om att dels skapa rättigheten för att kunna nyttja överbyggnaden, dels tydliggöra var gränsen går för stadens skötselansvar, ingår staden alltid avtal om detta. Denna gränsdragning blir därmed lika tydlig som när gränsen dras mellan allmän plats och kvartersmark i 3D fastighetsbildning. Staden som huvudman och respektive fastighetsägare är överens om denna lösning.

Planförslagets planbestämmelser i kombination med ett korrekt servitutsupplägg och avtal borde det inte råda några tveksamheter kring vem som är ägare av underkonstruktionen samt vem som har ansvar för att sköta den. Staden vidhåller därför att det blir ett tydligt genomförandeförhållande, eftersom det dessutom omfattar mindre delar av gatunätet.

SLL anser att genomförandavtal ska tecknas mellan SL och exploatörerna samt kommunen innan detaljplanen antas. Att genomförandet av planen inte ska påverka tvärbanan är en förutsättning, men bedöms inte som en riskfråga för projektet. Kommunikation och samordning med SL kan komma att behövas, men stadsbyggnadskontoret anser det inte rimligt att ställa kravet att avtal ska tecknas innan planen antas, då genomförandet inte bedöms påverka tvärbanan.

Synpunkter framförs om att det finns risk för att riksintresset för kulturmiljövården, *Stockholm innerstad med Djurgården* påverkas negativt. Noggranna studier har genomförts om eventuell påverkan från ett antal betydelsefulla platser i staden. Kontorets bedömning är att förslaget har viss negativ påverkan, då den tillkommande bebyggelsen blir synlig från flera viktiga punkter i staden, förslaget anses dock inte innebära betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen delar kontorets bedömning enligt yttrande i samrådet.

Kulturförvaltningen anser att skyddsbestämmelsen för M19 inte innebär något reellt skydd och föreslår att det ska skrivas skydds- och varsamhetsbestämmelser på plankartan. Genom att planbestämmelsen q hänvisar till planbeskrivningens sida som beskriver kulturvärdena för M19 och hur de ska hanteras, säkerställs det reella skyddet.

SLL framför att Liljeholmsbanans funktion och bullerpåverkan ska redovisas. Denna förutsättning är omhändertagen i förslaget och har förtydligats i planbeskrivningen inför granskning 2. Tvärbanans trafik finns med underlaget till bullerutredningen, kontorshusen finns redan och tilläggen bedöms inte ha några svårigheter att klara ljudnivå inomhus och har därför inte utretts ytterligare.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Kontoret bedömer att planförslaget är ett viktigt bidrag till Stockholms bostadsbyggnadsmål och att en funktionsblandad stadsdel med hög kvalitet i det offentliga rummet möjliggörs. Tätheten är hög och motiveras av planområdets centrala och kollektivtrafiknära läge. Nya offentliga mötesplatser tillskapas och stärker allmänhetens tillgång till området som idag är helt privatägt. Kontoret anser att förslaget är en god avvägning mellan olika intressen och föreslår att förslaget till detaljplan godkänns och överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Pia Ölvebro
planchef