

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

boende/privatpersoner och föreningar som framfört synpunkter önskar att förslagets täthet och bebyggelsehöjd ska minska, fler friytor ska tillskapas och förskolegårdar göras större.

Inkomna synpunkter under gransknings 2 föranleder förtydligande i planbeskrivningen angående dagvattenhantering samt mindre redaktionella ändringar. Kontoret anser att dessa förtydliganden är av sådan karaktär att det inte föranleder ny granskning.

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 kollektivtrafikhöga 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.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att skapa en tät, levande och upplevelserik stadsmiljö genom funktionsblandning och hög arkitektonisk kvalitet i byggnader och offentliga rum. Planen möjliggör cirka 960 bostäder och cirka 27.000 kvm nya verksamhetslokaler. Ungefär 50.000 kvm kontorslokaler och ett parkeringshus rivs för att ge plats åt bostäderna, övriga byggnader bevaras för olika typer av verksamheter och medges en utökad byggrätt. Tre förskolor med totalt 12 avdelningar planeras inom området. Bostäderna och förskolorna finns i den norra delen (Marievik 15 och Marievik 22) och innebär ett nytt inslag i Marievik. Planområdet görs tillgängligt genom nya allmänna parker, kaj samt gångfartsgator.

Detaljplanen för Marievik blir en naturlig fortsättning av den påbörjade bebyggelsen längs med kajen vid Årstaviken. Strukturen utgörs av en tät kvartersbebyggelse med en varierad höjdskala, 6 till 32 våningar. Den nya bostadsbebyggelsen innebär därmed en skalförskjutning i förhållande till befintlig bebyggelse genom tornbyggnaderna. Det innebär även en förändring av stadsbild och siluett då bebyggelsen blir synlig från flera platser i staden.

Den höga tätheten ställer höga krav på de nya tilläggens arkitektoniska kvalitet och att de bidrar positivt både på nära och långt håll. Hög arkitektonisk kvalitet handlar om hela byggnadens gestaltning, att bebyggelsen är identitetsskapande och bidrar till

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

infiltrationsytor. Länsstyrelsen anser även att det saknas en beskrivning av hur planerad dagvattenhantering kan anpassas till förekommande markföroreningar i de områden där det, för att inte riskera möjligheterna att följa MKN, är viktigt att bibehålla oförändrade grundvattennivåer och inte öka nivån av markinfiltration (främst Millenniestråket, M19- parken samt M22).

Om det under byggskedet visar sig att dagvattenlösningar behöver anläggas med täta skikt för att förhindra infiltration krävs större ytor för dagvattenhantering än om infiltration kan tillåtas. Utifrån föreliggande underlag kan inte Länsstyrelsen se att de ytor som kan komma att krävas, eller för den typ av dagvattenhantering som kommunen beskriver, tydligt är markerade på plankartan eller att det på annat sätt är säkerställt att de kan anläggas.

För att kunna utesluta att planens genomförande innebär att miljö kvalitetsnormer för vatten inte följs, behöver kommunen komplettera med en redogörelse för dagvattenhanteringen med hänsyn till föroreningssituationen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket

Trafikverket har tidigare yttrat sig i ärendet och hänvisar fortsatt till dessa synpunkter:

- 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 Försvarsmakten 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

transport och Stockholm stad nyttjar banan för transport/förflyttning av tvärbanetåg, tunnelbanetåg samt andra trafikrörelser. Trafikverket vill att staden säkerställer att trafikförvaltningen kan fortsätta nyttja banan för transportarbete.

- 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.

Buller

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.

Kommunen vill använda den nya lagstiftningen så att 14 lägenheter, som har eller överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå, blir enkelsidiga lägenheter under 35 kvm. Små lägenheter under 35 kvm är acceptabla utan ljuddämpad sida upp till 65 dBA ekvivalent ljudnivå enligt ny förordning (2015:216). Fasader med ljudnivåer från 65 dBA ekvivalent ljudnivå måste ha ljuddämpade sidor. Enligt gammal lagstiftning är inte bullernivåer över 65 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus på fasad acceptabla, förutom i undantagsfall och då också med krav på ljuddämpade sidor. Oberoende av om förordningen (2015:216) ska tillämpas eller inte måste skyddsåtgärder vidtas för dessa lägenheter för att Trafikverkets ska acceptera planen. Bullernivåerna i området är väldigt höga. Olika bullerkällor i kombination med höga halter av luftföroreningar, kan öka risken för inskränkningar på Trafikverkets anläggningar och/eller framtida klagomål från boende. Trafikverket anser därför inte att det inte ska ske överskridanden över riktvärdena i Trafikbullerförordningen för bostadsbebyggelse.

Vidare påtalas att även industribuller ska vägas in i helhetsbedömningen samt att man bör ta fram en fördjupad utredning för luftkvalité.

Trafikverket framför även synpunkter på att planbestämmelser (m2 och m3) ska tas bort då man anser att de kan innebära framtida restriktioner för Trafikverkets anläggningar. Däremot anser man att plankartan ska innehålla skyddsbestämmelser med restriktioner kopplat till lågfrekvent buller från fartyg.

Sjöfart - bryggor

Trafikverket vill uppmärksamma att Sjöfartsverket ska få möjlighet att bedöma om skyddsåtgärden som framgår av granskningsredogörelsen, att flytta bryggorna söder ut, kommer vara en tillräcklig skyddsåtgärd för att trafikeringen av farleden inte ska påverkas. Som Sjöfartsverket yttrat i den första granskningen, bör riskerna för badbryggornas placering, planlagt som w3 i plankartan, utredas mer ingående. Trafikverket kan dock inte se inte se att det har gjorts eller att bryggornas läge har flyttats enligt plankartan i granskning 2. Trafikverket kommer inte att medge denna placering av badbryggor om inte Sjöfartsverket godkänt placeringen då det skulle kunna innebära restriktioner för trafikeringen av farleden, vilken utgör ett riksintresse för kommunikationer.

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

förtöjningsplats för båtar i linjetrafik, vilket både Sjöfartsverket och Trafikförvaltningen (Region Stockholm) ser som positivt enligt yttranden i granskning 1.

Industrispåret vid Liljeholmsbanan

Trafikverket informerar om att en gemensam ÅVS mellan Trafikverket, Staden, Trafikförvaltningen och Jernhusen för Liljeholmsbanans utveckling planeras, men att denna ännu inte är påbörjad.

Luftfart/Flyghinder

Enligt genomförd flyghinderanalys (2017-12-21) framgår krav på att inga kranar får vara högre än 107 m.ö.h. Trafikverket vill påminna kommunen om den begränsade tillåtna höjden för byggkranar.

Trafikverkets fastighet

Trafikverket informerar om att den del av Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1, som utgör vattenarealen som planläggs, har Trafikverket för avsikt att teckna marköverlåtelse för med Stockholms stad efter att detaljplanen vunnit laga kraft. Trafikverket har även för avsikt att tillfälligt upplåta vattenområdet genom ett arrendeavtal för ombyggnad av kajerna med byggherren.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser fortfarande inte att eventuella risker för den flytande badanläggningen har beaktats i tillräcklig utsträckning och ser inte att den maritima riskanalysen reviderats. I tidigare yttrande framförde Sjöfartsverket att riskerna för badanläggning inte fullt ut hanteras i den maritima riskanalysen. Badet ligger direkt i farledens riktning och därmed kan inte påseglingsrisken anses obetydande utan högst reell. Riskanalysen bör föreslå riskreducerande åtgärder och tydligt visa på vilken nivå riskerna hamnar på och om de kan anses acceptabla innan en eventuell badanläggning byggs. Utifrån granskningsunderlaget till föreslagen detaljplan anser Sjöfartsverket fortsatt att den flytande badanläggningen inte bör anläggas.

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 genomförandavtal 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.

Innan arbetet startar ska exploatören ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret. SL:s föreskrifter ska följas.

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

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planbeskrivningen förtydligas angående Liljeholmsbanan enligt Trafikförvaltningens förslag.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i samrådet. SSBF bedömer att redovisad riskanalys väl täcker in de risker som kan förekomma på planområdet och har inte några ytterligare synpunkter som behöver beaktas i detta avseende.

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. Räddningstjänstens 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.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Se yttrande från granskning 1.

Fastighetskontoret
Se yttrande från granskning 1.

Kulturförvaltningen
Se yttrande från granskning 1.

Stockholm Vatten och Avfall (avser avfallshantering)
Förordar att maskinell insamling utreds ytterligare för M15 och M22. Hämtning av restavfall i kärl för nybyggnationer bör dimensioneras med hämtning en gång per vecka. Miljörum för bostäder och verksamheter bör hållas separata då detta annars riskerar att generera övermängder med driftproblem som följd. För att få en fungerande hantering är det viktigt att utrymmet i miljörummen dimensioneras upp för att dels kunna hantera fraktioner separat samt att antalet kärl blir tillräckligt. Att enbart använda befintliga miljörum för att hantera avfall för tillkommande lägenheter/verksamheter bedöms inte som tillräckligt. Även hämtning av grovavfall ska hanteras för hushållen. Som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för att kunna lämna sitt grovavfall.

Man ser positivt på att matavfall kommer att hanteras via avfallskvarn för både hushåll och verksamheter. Angöringsplats för tömning av kombitank samt fettavskiljare och för övrigt avfall som hanteras i kärl ska kunna ske utan backrörelser samt att detta inte hindrar övrig trafik.

Stockholm Exergi
Fjärrvärme/Fjärrkyla: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkyla ledningar. För att kunna planera ev ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att genomförandavtal tecknas snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Undermarksanläggningar: Ingen erinran.

Produktionsanläggningar: ärendet påverkar inte produktion söders anläggningar.

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 Årgången (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 erfarenhetsåteförning 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 framtagen 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.

Badet används året om, inte bara maj-augusti. Användningen är mycket bredare än att bara bada vid.

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.

ECL (adress ej angiven)

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.

LJ (adress ej angiven)

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.

Svenska byggnadsvårdsföreningen (SBF)

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 grönyterna 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. Högdelars 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.

Staden förstår inte lantmäterimyndigheten resonemang om varför det skulle vara problem att reglera mark för områden utlagda som GATA och bildande av officialservitut för områden utlagda med z-reservat under en och samma förrättning, speciellt eftersom detta gjorts i nyligen färdigställa detaljplaner, enligt ovan nämnda exempel.

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.

Formalia/avtal

SLL anser att genomförandeavtal 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.

Kulturmiljö

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.

Synpunkter framförs om att kontorshusen i områdets norra del inte ska rivas. För att möjliggöra nya bostadskvarter inom området behöver delar av kulturhistorisk bebyggelse rivas. I uppdraget från stadsbyggnadsnämnden i samband med komplettering av startpromemoria 2013 framgår att befintlig kontorsverksamhet skulle avvecklas inom delar av Marievik 15 och istället utvecklas för bostäder.

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.

Angående varsamhetsbestämmelse för M27 delar stadsbyggnadskontoret inte meningen att den ursprungliga byggnaden bli oväsentlig och ej avläsbar genom tillåten påbyggnadsmöjlighet. Kontoret anser varsamhetsbestämmelsen fyller sitt syfte att bevara uttrycket för en av områdets äldsta byggnadsdelar.

Utredningar/konsekvenser

Länsstyrelsen vidhåller tveksamheter kring frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten kopplat till dagvattenhanteringen. Dagvattenutredningen redovisar fördröjning och rening av uppsamlat dagvatten i nedsänkta växtbäddar. Där förutsättningarna medger infiltration till underliggande mark och grundvatten ses detta som en önskvärd lösning, men dimensionering eller beräknade reningseffekter förutsätter inte infiltration. Det finns därmed inte något behov av att utöka anläggningarnas storlek eller justera föroreningsberäkningarna i den händelse infiltration inte är möjlig med avseende på markföroreningar. Kontoret anser därför inte att utförandet behöver regleras i plankartan, tillräcklig yta finns i den tillgängliga allmänna platsmarken. Ett anpassat utförande medför inte att den redovisade påverkan på MKN förändras.

I samband med anläggande av skelettjordar i gatumark eller växtbäddar inom förgårdsmark kommer befintliga jordmassor att bytas ut mot kontrollerade massor vilket bedöms innebära att risken för spridning av markföroreningar i samband med infiltration minskar. Vid förekomst av markföroreningar där det bedöms svårt att utföra dessa åtgärder och där det kvarstår risk för ökad spridning till följd av ökad infiltration eller lokalt höjd grundvattennivå utförs dagvattenåtgärderna med tätduk mot omgivande mark och dränledning ansluts till tät dagvattenledning. Förtydligande om detta förs in i planbeskrivningen.

För gatumarken åstadkommer man stora förbättringar, dagvatten från ca 90% av gatumarken inom M15 och ca 82% av övrig gatumark kommer att ledas till skelettjordar med nedsänkta trädgropar som dimensioneras för en fördröjningsvolym motsvarande stadens krav på 20 mm nederbörd. För Milleniestråket sker avledning till befintlig skärmbassäng på samma sätt som i nuläget. I detta parkområde sker därför ingen infiltration i befintliga massor innan vidare undersökningar visar att det är lämpligt. Miljöprovtagning med acceptabelt resultat för infiltration är gjorda i de lägen där trädgroparna är föreslagna. Om det vid provtagning under schaktning skulle visa förekomst av förorening med en utbredning som påverkar risk för spridning, så utförs växtbädden med tätduk mot omgivande mark.

Infiltrationsbrunn placeras innanför tätat område och utgående dränledning ansluts till tät dagvattenledning. Utlopp från täta växtbäddar sker genom tätade genomföringar i tätduken. Utformningen av både de öppna och slutna trädgroparna är redovisade i systemhandlingen som kopplas till genomförandet via exploateringsavtalen som tecknas innan planen antas.

Miljöförvaltningen bedömer att de förslag till fördröjning och rening som föreslås genom skelettjordar, nedsänkta trädgropar, fördröjningsmagasin och gröna tak är rimliga för att klara stadens åtgärdskrav.

Angående risk för översvämning på grund av skyfall har utredning gjorts som visar att genom de fördröjningsåtgärder som planeras kommer avrinningen vid nederbörd att bli mindre än i nuläget, och därigenom innebär planen en förbättring jämfört med dagens läge.

Sjöfartsverket-vidhåller frågan om risk för påsegling av bad- och brygganläggningen trots att risknivån bedöms som låg. Anläggningen är placerad längs den delen av kajen som har lägre risk och väl utanför farledens utbredning där vattenrummet är som störst. Idag ligger här en marina som upptar ungefär lika stort utrymme som föreslagen brygga. Utnyttjandeperioden för badet är begränsad, dvs när badande personer befinner sig i vattnet och i kombination med passerande fartygs frekvens visar detta sammantaget på en låg sannolikhet för att en olycka sker. Förloppet av eventuella påseglingsscenarier är relativt långsamma, vilket minskar risken för konsekvenser för personer som vistas inom badanläggningen och ger goda möjligheter för dem att sätta sig i säkerhet vid uppenbara fara. Pontonernas konstruktion och förankring gör att de ger en fjädrande och delvis uppbromsande effekt vid en eventuell påsegling och att de även i skadat tillstånd förblir flytande. Oavsett på vilken plats personer på anläggningen vistas är sikten fri mot passerande farled så att eventuell påseglingsfara lätt kan observeras. Gränsen för vattenområde för brygganläggning har inför granskning 2 flyttas längre söderut för att ytterligare minska risken. I fortsatt projektering ska ytterligare åtgärder vidtas för att begränsa möjligheten för badande personer att röra sig utåt farleden, genom exempelvis räcken och bojlinor.

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.

Synpunkter har framförts att barnkonsekvensutredning saknas för förslaget. En barnkonsekvensutredning gjordes på samrådsförslaget och är offentlig. Eftersom förslaget sedan har vidareutvecklats har utredningen och processen sammanfattas i den sociala konsekvensanalysen, som även omfattar barnperspektivet, som togs fram inför granskning 1.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Under planprocessen har det framkommit motstående intressen främst vad gäller täthet/byggnadshöjd, omgivningspåverkan i form av skuggning och stadens behov av bostäder. Likaså är det en intressekonflikt mellan bevarande av kulturhistorisk intressant bebyggelse och möjligheten till att skapa en blandad stadsdel som innehåller kvarter för både verksamheter och bostäder.

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 kollektivtrafikhöga 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