

**Granskningsutlåtande
Detaljplan för del av Blackeberg 3:1 m.fl.
Områden vid Blackebergsvägen/
Blackebergbacken, i stadsdelarna Blackeberg
och Södra Ängby, S-Dp 2016-15112**

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Samråd	3
Granskning	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Allmänt om förslaget och arkitektur	4
Planprocessen och styrande dokument	6
Kulturmiljö	7
Olägenheter för grannar	8
Parker och grönområden	9
Gator och trafik	11
Övriga frågor	13
Synpunkter inkomna under granskning	14
Remissinstanser	14
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	26
Övriga	47
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	52
Föreslagna förändringar till antagande	53
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	54

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra cirka 380 bostäder med möjlighet till lokaler i bottenvåningarna i ett attraktivt och kollektivtrafiknära läge. Planen syftar även till att bygga samman stadsdelarna Blackeberg och Södra Ängby i enlighet med stadens mål.

Förslaget sändes ut på samråd 2019-06-04 – 2019-09-15, 149 yttranden samt listor med totalt 842 underskrifter skickades in. En samrådsredogörelse har sammanställts. Förslaget sändes ut på granskning 2020-09-16 – 2020-10-13, ca 70 yttranden kom in under granskningstiden.

Två byggnadskroppar ströks från förslaget till granskning med hänsyn till naturmark och spridningslänkar. Flertalet boende är fortsatt negativa till att bebyggelsen tar naturmark i anspråk. Miljöförvaltningen anser att projektet kan genomföras men att naturmark bör säkerställas på ett tydligare sätt i planhandlingarna.

Flera boende är kritiska till bebyggelsen placerad inom riksintresset för kulturmiljövård i Södra Ängby. Länsstyrelsen anser att det är möjligt att utveckla området utan att skada riksintresset men att åtgärder till genomförandet behöver säkras.

Boende framför synpunkter på att för lite hänsyn har tagits till en redan ansträngd trafik- och parkeringssituation. Trafikförvaltningen och Trafikkontoret anser att förslagets beskrivning av trafiken behöver förtydligas.

Länsstyrelsen anser att plankartan behöver säkerställa åtgärder för att skapa bullerskyddade lägenheter samt åtgärder för rening av dagvatten. Exploateringskontoret anser att projektet bör avvakta godkännande i stadsbyggnadsnämnden till systemhandling är färdigställd och avtal är framtagna.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de synpunkter som framkommit kan hanteras i den fortsatta planprocessen. Inkomna synpunkter föranleder några kompletteringar av planbestämmelser gällande buller, dagvatten och andel hårdgjord yta på kvartersmark. Ändringarna är av redaktionell karaktär och går att genomföra utan en ny granskning.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns för att gå till antagande i kommunfullmäktige.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att skapa förutsättningar för ny bebyggelse och allmänna platser mellan och intill stadsdelarna Blackeberg och Södra Ängby. Genom att bygga i mellanrummet mellan stadsdelarna syftar detaljplanen till att tydligare koppla ihop områdena och öka den upplevda tryggheten längs med stråken. Detaljplanen medger ca 380 bostäder i totalt 19 flerbostadshus längs med stråken Blackebergsvägen och Blackebergsbacken.

Den nya bebyggelsen ska ta hänsyn till och ta inspiration från den befintliga bebyggelsen inom stadsdelarna med fokus på riksintresset Södra Ängby. Platsens kulturhistoriska värden ställer krav på en mycket god gestaltning av såväl byggnader som offentliga rum och kvartersmark. Detaljplanen syftar även till att respektera befintlig naturmark.

Samråd

Förslaget sändes ut på samråd 2019-06-04 – 2019-09-15, 149 yttranden samt listor med totalt 842 underskrifter skickades in. En samrådsredogörelse har sammanställts. Stadsbyggnadsnämnden godkännande redovisningen av detaljplanens plansamråd, 2020-03-19. Nämnden beslutade även att stryka två byggnader längs Blackebergsbacken, tidigare benämnt som ”område B”. Nämnden efterfrågande även en sammanhållen gestaltning i förhållande till angränsande bebyggelse.

Granskning

Aktuell detaljplan skickades ut för granskning under perioden 2020-09-16– 2020-10-13, ca 70 yttranden kom in under granskningstiden. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-09-16. Planförslaget visades i Fyrkanten på Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Inkomna yttranden från granskningen och stadsbyggnadskontorets svar har sammanställts i detta granskningsutlåtande.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Läsanvisning

På grund av mängden inkomna yttranden så besvaras de synpunkter som har inkommit ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer

och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Under rubriken "*Allmänt om förslaget och utvecklingen*" finns Stadsbyggnadskontorets samlade svar på den allmänna kritiken mot att bygga i planområdet.

I nästa avsnitt "*Inkomna synpunkter*" redovisas alla inkomna yttranden, sammanfattade. Här ges även svar på specifika synpunkter från remissinstanser.

Allmänt om förslaget och arkitektur

Många boende anser att planförslaget är en överexploatering och önskar att planförslaget minskas eller helt läggs ner, utvecklingen går för snabbt och det får räcka med nybyggnad i området nu. Mest kritik riktas mot den nya bebyggelsen inom riksintresset. Flera är positiva till att område B är struket men anser att byggnaderna längs Blackebergsbacken är för höga. Allmänt riktas kritik från flera boenden att den nya bebyggelsen inte möter den befintliga med en acceptabel skala. Förslag har inkommit om att bebygga området med radhus/villor istället för flerbostadshus.

Många anser att förslaget helt går emot stadsbyggnadsidealerna som Blackeberg och Södra Ängby är byggda enligt och att den nya strukturen förstör befintliga värden.

Några boenden frågar sig hur och vilka befintliga mötesplatser inom planområdet som ska stärkas. Flera andra anser att projektet inte kommer att bidra till att integrera stadsdelarna utan att mötesplatser redan finns. Någon boende hävdar att skrivelserna om integration endast används för att sälja in projektet. En boende anser att mer boende inte leder till trygghet utan att området blir mer anonymt och otryggt.

I ett antal yttranden framförs kritiska synpunkter på planhandlingarna som anses vara missvisande. Framförallt gäller det den del av planområdet som rör Blackebergsvägen och de illustrationer som redovisar planerad bebyggelse och den befintliga bebyggelsen i Södra Ängby. I några av yttrandena antyds att stadsbyggnadskontoret medvetet mörkar effekten av den planerade bebyggelsen och inte redovisar mötet mellan den befintliga och den planerade bebyggelsen. En boende anser att bilderna på sid 64/65 i planbeskrivningen är gamla/inaktuella. En boende anser att projektet behöver redovisa fler vybilder i olika vinklar för att kunna bedöma påverkan.

En boende påpekar att den tillkommande byggnaden söder om Aroseniusgatan inte har en indragning mot öster trots att det står i planhandlingarna att alla tillkommande fasader vilka vätter mot befintliga villor har indragna översta våningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande.

Stockholms stad växer och har ett högt uppsatt mål om antal byggda bostäder för att möta bostadsbristen. Detaljplanen syftar till att medge bostäder i ett kollektivtrafikhärlig och attraktivt läge. I alla projekt finns intressekonflikter som behöver vägas mot varandra, i aktuell detaljplan finns ett allmänt intresse av att skapa närmre 400 nya bostäder vilket behöver vägas mot bland annat påverkan på riksintresse för kulturmiljö, minskad naturmark och störningar för befintliga boende. För synpunkter specifikt gällande grönområden och kulturmiljö se under respektive rubriker nedan.

Stadens mål om fler bostäder och byggkostnader innebär att en relativ hög exploateringsgrad behöver hållas vid ny bebyggelse. Detta är särskilt viktigt i lägen nära befintlig kollektivtrafik och infrastruktur. Det är viktigt att hitta en balans mellan acceptabel påverkan på den befintliga bebyggelsen och samtidigt skapa ny bebyggelse i rätt omfattning. Att bygga bostäder utan att några närboende påverkas är svårt att genomföra i Stockholm idag. Volymerna har justerats till granskning för att få en bättre övergång mellan villorna i Södra Ängby och den nya bebyggelsen. Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget har gjort en lämplig avvägning mellan påverkan och värdet av byggbar mark som skapas och anser att projektet har en acceptabel påverkan för närboende.

Sedan Blackeberg och Södra Ängby byggdes har staden utvidgats kraftigt och det som en gång var förortsmiljö är idag en mycket mer central miljö. Stadsbyggnadsprojekt kan ha andra ideal än de som gällde när det befintliga byggdes, det är en naturlig del i stadens utveckling. Detta betyder inte att de befintliga värdena får förvanskas, Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att lämpliga avvägningar har gjorts i planarbetet.

Mötesplatser och integration: Planområdet saknar i dagsläget tydliga mötesplatser. Framför allt grönytan norr om korsningen Blackebergsvägen/ Blackebergsbacken ses som en yta som kan utvecklas. I projektet har staden och byggaktörerna arbetat med att ta fram förslag hur trygghet kan skapas längs med stråken bland annat i form av utformning av förgårdsmarken och entréerna till byggnaderna för att dessa också ska bidra till ytor att mötas och känna sig trygga på. En stor arbetsplats ligger i området i form av vårdboendet, i och med exploateringen blir gångvägen till och från arbetsplatsen tryggare. Projektet föreslår andra typer av boendestorlekar och boendeformer än som finns i området idag vilket bidrar till en större bredd av bostadsutbud vilket bidrar till att fler grupper kan bo och göra bostadskarriär inom stadsdelarna.

Stadsbyggnadskontoret anser att beskrivningar, sektioner och vybilder i planbeskrivningen är korrekta och på ett erforderligt sätt beskriver hur den föreslagna bebyggelsen kan komma att se ut utifrån vad plankartan medger. Stadsbyggnadskontoret instämmer om att bilderna på sid 64/65 i planbeskrivningen från granskning borde gjorts från foton som är nyare. Bilderna redovisar hur de nya byggnadsvolymerna förhåller sig till befintliga byggnader och till riksintresset, Stadsbyggnadskontoret anser att det syftet uppnås även om underlaget är några år gamla, bilderna har därför inte uppdaterats.

Planbeskrivningen anger att alla fasader har indragen våning mot de villor som ligger mot Blackebergsvägen. Den nya byggnaden söder om Aroseniusvägen får också ett indrag och läget på byggnaden har justerats för att hålla ett större avstånd till befintlig villa. Villorna på Börjesonsvägen ligger betydligt högre och avgränsas av ett område med naturmark varför ett indrag på de nya byggnaderna mot öster inte har samma effekt.

Planprocessen och styrande dokument

Arbetsgruppen rädda Grimstaskogen riktar kritik till att de inte fått info om samrådet.

Några menar att planförslaget inte stämmer överens med styrande dokument i staden, bland annat i och med att naturmark tas i anspråk i ett område som är utpekad som grön kil. Kritik riktas även mot att förslaget innehåller fler bostäder än planprogrammet.

En boende anser att eftersom planarbetet påbörjades innan gällande översiktsplan strider den delvis mot tidigare ÖP.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har skickat ut information om samråd enligt stadens remisslista samt till berörda sakägare. Information om samrådet har även annonserats i lokaltidningen.

Planförslaget följer ambitionerna i framtaget program och gällande översiktsplan. Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget även stämmer överens med intentionerna i tidigare översiktsplan, bland annat gällande formuleringen att pröva lämplig markanvändning i gränszonerna mellan olika områden. Den nya översiktsplanen var gällande redan under samråd för detaljplanen, där är programområdet specifikt utmärkt som område med möjlighet för omfattande komplettering.

Totalt innehåller etapp 1 och aktuell detaljplan fler bostäder än programhandlingen föreslår. Programhandlingar tas fram för att beskriva påverkan och få in synpunkter för att få en tidig och

samlad bedömning av påverkan i ett större perspektiv. I aktuell detaljplan är fotavtrycket och bedömd påverkan mindre än den varit om programhandlingen genomförts så som föreslaget. Byggnaderna vid Blackebergsbacken är högre än i programförslaget vilket stadsbyggnadskontoret bedömer vara lämpligt på platsen. Skalan längs Blackebergsvägen är samma som programförslaget.

Kulturmiljö

Boende i området samt Södra Ängbys villaägarförening anser att förslaget på flera punkter skulle medföra påtaglig skada på riksintresset:

- Bebyggelsen försvårar läsbarheten för riksintresset i och med bebyggelse i den gröna kransen, vilken definierar riksintresset.
- En gata av stadskaraktär tillåts i ett område där riksintresset motiveras av att det är en sammanhängande förortsmiljö.
- Flerfamiljshus föreslås byggas i ett område där riksintresset motiveras av att det är en enhetlig villabebyggelse.
- Den nya bebyggelsen är storskalig och skapar en barriär som i hög grad påverkar läsbarheten och upplevelsen av riksintresset.

Boende i området påtalar också felaktigheter gällande avgränsningen för riksintresset i kulturmiljöanalysen samt att den föreslagna bebyggelsen längst i väster på Blackebergsbacken inte passar in i kulturmiljön vid Blackebergs gård.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att förslaget inte får betydande påverkan på riksintresset, vilket får medhåll av Länsstyrelsen.

Som uttryck för riksintressets beskrivs den omgivande grönskan kring området. Grönskan kommer vid ett genomförande av detaljplanen fortsatt att vara en tydlig avgränsande del kring Södra Ängby varför Stadsbyggnadskontoret inte anser att förslaget innebär betydande påverkan på riksintresset.

Planförslaget föreslår att en stadsmässig gata byggs i utkanten och i anslutning till riksintresset. Stadsbyggnadskontoret ser inte någon konflikt i att bygga en gata med mer stadsmässig karaktär i anslutning till ett område som har en tydligare förortsmiljö.

Ett av detaljplanens syften är att bygga samman stadsdelarna Södra Ängby och Blackeberg. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att stadsdelsgränsen fortsatt kommer att vara identifierbar i och med att bebyggelsekaraktären i de båda befintliga områdena och det nya skiljer sig åt.

Kulturmiljöunderlaget justerades till granskningen så att utbredningen av riksintresset redovisas på korrekt sätt. Från utredningen identifierade värden vid Blackebergs gård påverkas inte, även om läsbarheten vid entrén till området blir svagare. Förändringen bedöms vara acceptabel med hänsyn till fördelarna som projektet skapar.

Olägenheter för grannar

Flera boende anser att det bör tas fram tydligare solljusstudier för boende i radhusen norr om Blackebergsbacken. Synpunkter gällande radhusen rör också att den nya bebyggelsen kan skapa insyn. Enstaka boende på Björnsonsvägen efterfrågar också tydligare solstudier. Solljusstudier på vintern och hösten efterfrågas.

En boende anser att störningar från strålkastare från bilar som kör ut från garageutfarten vid Aroseniusvägen inte är tillräckligt utrett. Flera boende är oroliga för försämrad luftkvalitet när området byggs ut.

Flera påtalar risker under byggskedet, både avseende ökad trafik och risk för skador på byggnader i samband med sprängningsarbeten.

BRF Mälarbacken undrar om avståndet mellan den föreslagna transformatorstationen på Blackebergsbacken och de befintliga byggnaderna är minst de 15 meter som rekommenderas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Närmsta avstånd mellan radhusen på Holbergsgatan och den nya bebyggelsen på Blackebergsbacken är över 80 meter. I och med avståndet samt trädridån, vilken ligget tätt inpå radhusen, så bedöms det inte bli några störningar i form av insyn eller skuggning för radhusen. I och med att solen står lågt på himlen under de mörkaste delarna av året är det svårt att dra slutsatser från en solstudie på vintern i och med att även mycket låg bebyggelse och vegetation kastar långa skuggor. Stadsbyggnadskontoret har som praxis att ta fram solstudier vid höst- och vårdagjämning (vilket är samma) samt vid sommarsolståndet.

Utfarten från garaget på Aroseniusvägen har anpassats för att minimera störningar från strålkastare från bilar. Luftkvaliteten i området är och förväntas förbli fortsatt god. Framtagna bullerutredningar visar att bullernivåer inte överskrider rekommenderade nivåer.

Respektive byggaktör ansvarar för att sprängningsarbeten och övriga frågor gällande byggtid hanteras för att minimera störning.

Närmsta möjliga avstånd mellan den föreslagna transformatorstationen och befintlig byggnad på Blackebergsbacken är ca 25 meter.

Parker och grönområden

En majoritet av de inkomna yttrandena berör frågan om bevarande av grönsystemer som planområdet tar i anspråk, flera kommenterar att grönområden och träd är viktigt för människors hälsa.

Flera yttranden bedömer det positivt att område B strukits men kritik riktas från boende och *Naturskyddsföreningen* mot övriga delar i planområdet. Område A bör anpassas så att fler naturvärdesträd med talticka kan bevaras och område C kritiseras också i och med att den känsliga grönkilen avsmalnas. Samma yttranden anser att motiven till att inte ta fram en MKB i planbeskrivningen är alldeles för svaga. *Miljöförvaltningen* tillstryker förslaget under förutsättning att gröna släpp och förstärkningsåtgärder säkerställs, se svar till förvaltningens synpunkter under kapitlet *inkomna yttranden*.

BRF Nio längor anser bland annat att artskyddsförordningen inte är hanterad, att det är för mycket träd på illustrationerna i och med att det enligt riktlinjerna för grönkompensation bör gallras. De hänvisar också till Länsstyrelsens samrådssynpunkt om att Grönkilen är av mellankommunalt intresse.

Boenden framhåller även att:

- Barns rörlighet och tillgång till grönska minskar.
- Konnektivitetsanalysen borde ta med en mängd arter och inte bara tall- och eklevande insekter. Många däggdjur rör sig i området.
- Dokumentation av grönkompensation saknas.
- Den allmänna platsen i korsning mellan Blackebergsvägen och Aroseniusvägen blir för liten för att rymma en värdeskapande yta.
- Det är viktigt att ombyggnationen av Blackebergsbacken får så liten påverkan på naturen som möjligt.
- Det finns ingen bedömning i underlaget av hur skuggning kan påverka områden med höga naturvärden.
- Arter som är skyddade av artskyddsförordningen har inte behandlats.
- Kompensationsåtgärder kan aldrig ersätta de träd som föreslås att tas ned.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att utredningarna gällande naturvärden och konnektivitet ger en tillräcklig bild för bedömning

av naturvärdena i området. Enligt konektivitetsanalysen bedöms spridningslänkarna för ek- och tallevande insekter fortsatt vara intakta efter exploatering. Däggdjur som rör sig i området, till exempel rådjur och harar, är inte hotade och söker sig ofta till stadsmiljöer.

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning inte behöver tas fram. Länsstyrelsen håller med om den bedömningen.

Området har fortfarande direkt närhet till stora grönområden och friytor för barn och övriga boende att röra sig på.

Ombyggnationen av Blackebergssbacken kommer att ta en smal remsa naturmark i anspråk för att möjliggöra trottoar. Så litet intrång som möjligt kommer att göras.

Naturvärdesinventeringen föreslår grönkompensation. Detaljplanen kan inte styra vilken typ av grönkompensation som genomförs men åtgärder kommer att genomföras på beställning av exploateringskontoret i den utsträckning det är möjligt under genomförandet.

Den allmänna platsen i korsningen mellan Blackebergsvägen och Aroseniusvägen har till stor del funktion att skapa en naturligare övergång mellan villabebyggelsen och de nya flerbostadshusen.

Enligt naturvärdesinventeringen till samrådet ska skugga undvikas i anslutning till ekarna i närhet till område B, bebyggelsen i område B har tagits bort efter samrådet. I samband med exploateringen föreslås att naturområden gallras för att stärka värdefulla individer av äldre träd i området.

Utifrån föreslagen exploatering och utifrån fynd som fanns registrerade då naturvärdesinventeringen togs fram så har bedömning gjorts att ingen fågelinventering har varit motiverad att ta fram. Varken Länsstyrelsen eller Miljöförvaltningen har haft någon synpunkt om att en separat fågelinventering behöver tas fram för detaljplanen.

Områdena som tas i anspråk ligger direkt intill vältrafikerade bilvägar och bedöms ha begränsade rekreativa värden.

Stadsbyggnadskontorets bedömning som helhet är att förslaget och att ta naturmark i anspråk i detta läget är motiverat för att tillskapa en stor mängd bostäder.

Gator och trafik

Trafikutredning

En stor del av yttrandena från boende samt BRF Mälarbacken framför synpunkter rörande parkering och trafik. Flera menar att infrastrukturen inte hänger med i utvecklingen när bostäder, kontor och köpcenter byggs och efterfrågar en trafikanalys över ett större område. Flera boende är kritiska till att det inte tagits fram en trafikutredning specifikt till detaljplanen.

Någon menar att den förväntade ökade trafiken leder till ökat buller samt ökade utsläpp och påverkan på luftkvaliteten hos befintliga boende i närområdet. Även vårdboendet får ökat buller av trafiken.

Parkering

Flera anser att parkeringsnormen i förslaget är alltför låg vilket kommer förvärra en redan ansträngd parkeringssituation. Ett par yttranden anser tvärtom att parkeringsnormen är för hög och att projektet bör satsa mer på mobilitetsåtgärder för att klara klimatmålen. Flera är kritiska till att parkeringen vid vårdboendet intill Blackebergsbacken föreslås tas bort. En boende anser att den nya parkeringsplatsen vid vårdboendet bör byggas innan den gamla tas bort.

Några boende påpekar att det planerade parkeringsgaraget öster om Blackebergsvägen, med utfart mot Aroseniusvägen, kommer att göra en redan problematisk trafiksituation ännu värre och anser att utfart bör vara mot Blackebergsvägen.

Biltrafik

Synpunkter framförs gällande att trafiksäkerheten kommer att försämrats med många nya boende och fler trafikrörelser. Blackebergsbacken beskrivs som olycksdrabbad med en problematisk trafiksituation och flera frågar sig hur det ska lösas. Flera anser att korsningen till Blackebergsbacken bör byggas om. Vissa menar att "getingmidjan" vid dagens busshållplats på Blackebergsbacken är problematisk och bidrar till köbildning och framkomlighetsproblem medan andra ser att det behövs farthinder om den tas bort. Någon anser att hastigheten på Blackebergsvägen, söder om planområdet, inte bör höjas. Några menar att hastighetsbegränsningen utmed Blackebergsvägen och Blackebergsbacken inte följs.

Gång- och cykeltrafik

Några tar upp att det är positivt att Blackebergsvägen byggs om till en gata mer anpassad för gående och cyklister. Några framför

problem med trafiksäkerheten för gående och cyklister när fler boende väntas i området med en ökad biltrafik som följd.

Kollektivtrafik

Ett flertal yttranden nämner att det råder kapacitetsbrist på tunnelbanan och ifrågasätter att inte mer har utretts kring detta under planprocessen. Några menar att inga fler bostäder bör byggas utmed tunnelbanans gröna linje västerut innan en lösning på kapacitetsproblemet kan presenteras.

Tung trafik

Några boende anser att den tunga trafiken bör ledas någon annan väg än via Blackebergsvägen. Trafikverket påtalar att de har avtal med Stockholms stad gällande tunga transporter från Tyska botten till Bergslagsvägen. Enligt Trafikverkets prognoser så kommer transporterna fortsätta till 2025. Trafikverket förutsätter fortsatt framkomlighet under planens byggskede.

Byggtid

Några befarar att en kaotisk trafiksituation under byggtiden kan påverka trafiken så att det blir smittrafik på smågatorna i Södra Ängby. Flera boende påtalar också att trafiksituationen för barnen vid Södra Ängby skola förvärras under byggtiden med ökad trafik som skapar buller och en farligare trafiksituation. En tanke för att underlätta för trafiken under byggtiden är att förlänga Holbergsgatan till Blackebergbacken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikutredning: En utredning gällande den övergripande trafiksituationen togs fram under programarbetet. I och med att detaljplanen går i linje med programmet så har staden bedömt att det inte funnits motiv till att ta fram en separat trafikutredning för detaljplanen.

Parkering: Byggaktörerna kommer att genomföra flera mobilitetsåtgärder med bland annat bilpool vilket syftar till att hålla nere behovet av antalet parkeringsplatser. Området ligger kollektivtrafikhärligt vilket minskar behovet av bil för kommande boende. Önskemål från staden och från byggaktörer att bygga få bilparkeringar vägs alltid mot risken att skapa en problematisk parkeringssituation för de bilar som finns i området och som tillkommer. Parkeringen vid vårdboendet är en privat parkering, staden styr inte över hur stor den nya parkeringen blir eller när den kan vara färdigställd. Utfarten från parkeringsgaraget har placerats mot hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten på Blackebergsvägen.

Ambitionen är att genom utformningen av stråken få ner hastigheten längs med gatorna i planområdet vilket kan minska risk för olyckor. Den faktiska hastighetsbegränsningen styr Trafikkontoret över.

SL ansvarar för utbyggnaden av kollektivtrafiken. I trafikförslaget finns erforderlig plats för busshållplatser.

Tung trafik och byggtid: Staden ansvarar för utbyggnad av allmän plats. Viss störning är oundviklig vid större byggprojekt men framkomligheten är av stor vikt och ska upprätthållas under hela byggtiden.

Övriga frågor

Miljö

Flera boenden samt naturskyddsföreningen framför synpunkter på att det saknas en miljöbedömning/miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Påverkan på Judarns natura 2000 område och påverkan på grönkilen nämns som anledningar att ta fram en MKB.

En boende påpekar att statusklassningen för Mälaren-Fiskarfjärden är måttlig ekologisk status.

Övrigt

Några boende framför att de är oroliga för värdeminskning på deras fastigheter på grund av den föreslagna bebyggelsen.

Synpunkter framförs på att den befintliga infrastrukturen och butiker, skolor och förskolor med mera inte klarar av en större befolkning än vad området har idag.

BRF Mälarbacken anser att det bör tas fram en kompletterande utredning gällande förutsättningarna för grundvatten. De vill också ha förtydligande gällande kapaciteten för pumphusbyggnaden som ligger vid Blackebergsbacken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att en miljökonsekvensbedömning inte är nödvändig att ta fram.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning. Staden har även gjort bedömningen att planområdets påverkan på Judarn kommer att bli marginell.

Planbeskrivningen har reviderats med avseende på den ekologiska statusen för Mälaren-Fiskarfjärden.

Stadsbyggnadskontorets ambition är att ge förutsättningar för en attraktiv boendemiljö som många kommer att vilja bo i, kontoret ser

inte att den föreslagna bebyggelsen skulle leda till en värdeminskning av fastigheterna i området.

Flera förskolor planeras i Blackeberg i närhet till planområdet. Vid Islandstorget planeras även en skolverksamhet och det finns krav på att flera lokaler anordnas.

Det har inte framkommit i planarbetet att det skulle vara någon risk för betydande sänkning av grundvattnet i området kopplat till byggnationen. Inför byggnation kommer respektive byggaktör att göra mer detaljerade utredningar om geoteknik och grundvatten. Byggaktörerna har vid byggnation krav på sig att säkerställa så att det inte blir några betydande förändringar av grundvattennivåerna.

Planerna är nu att SVOA ska höja kapaciteten genom att byta pumpar i pumpstationen. Utöver kapaciteten i stationen så påverkar även nivåerna i stationen om det går att ansluta eller inte.

Synpunkter inkomna under granskning

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

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen lämnar in följande synpunkter som prövningsgrunder:

Miljökvalitetsnormer för vatten: Recipienten för planområdets dagvatten är vattenförekomsten Mälaren Fiskarfjärden. I den senaste miljögiftsrapporteringen från Mälarens vattenvårdsförbund framgår att miljöbelastningen har ökat i recipienten över tid. Länsstyrelsen anser därför att det är av extra stor vikt att kommunen tydligt beskriver i planbeskrivningen hur rening och fördröjning kommer att säkerställas för att tydliggöra hur riskerna för försämringar kan undvikas. Med hänsyn till vad som angetts ovan anser Länsstyrelsen att kommunen inte säkerställt att nödvändiga dagvattenåtgärder är säkrade inom detaljplanen och att det därför finns en risk att detaljplanen riskerar att äventyra möjligheten att följa miljökvalitetsnormer för vatten.

Buller: På plankartan finns en planbestämmelse som anger att bostäder inom planområdet ska utformas så att riktvärdena för buller klaras. Länsstyrelsen anser att denna planbestämmelse är för ospecifik och behöver förtydligas. Av planbestämmelsen behöver det framgå vilka lägenheter som behöver utformas med hälften av boningsrummen mot en tyst sida alternativt utformas som mindre

lägenheter under 35 kvadratmeter, men hänsyn till bullernivåerna. Vidare behöver det framgå av planbestämmelse vilka lägenheter som kräver tekniska lösningar.

Förorenad mark: Kommunen har inte till granskningsskedet utrett eventuell förekomst av föroreningar inom planområdet. Kommunen anger i planbeskrivningen att en miljöteknisk markundersökning med provtagning ska ske innan detaljplanens antagande. Vidare framgår av planbeskrivningen att det inom planområdet påförts fyllningsjord för befintlig parkeringsyta, vilket kan innebära att marken är förorenad med tungmetaller, olja eller andra organiska miljöföroreningar. På plankartan har kommunen infört en villkorsbestämmelse som lyder att startbesked för bostadsbebyggelse längs med Blackebergsbacken inte får ges förrän det är säkerställt att marken uppnår värden för känslig markanvändning avseende markföroreningar. Förutsatt att det enligt den miljötekniska markundersökningen framgår att eventuella föroreningar går att avhjälpa, har Länsstyrelsen inte något att erinra med hänsyn till förorenad mark.

Riksintresse för kulturmiljövården: I samrådet angav Länsstyrelsen att planförslaget är möjligt att genomföra utan att påtaglig skada på riksintresset uppstår, under förutsättning att de förhållningssätt och åtgärder för att upprätthålla att riksintressets värden kan säkras. Länsstyrelsen bedömer fortsatt att planförslaget är möjligt att genomföra utan att påtaglig skada på riksintresset uppstår. Det är dock väsentligt att förhållningssättet som redovisas i konsekvensanalysen för kulturmiljö (Nyréns Arkitekter 2020), i synnerhet kopplad till återställandet av naturmark, vidhålls i genomförandet för att minimera skadan på riksintresset. Bl.a. så behöver de förslag som presenteras i konsekvensanalysen omhändertas och inarbetas i planförslaget.

Länsstyrelsen lämnar in följande övriga synpunkter:

Dagvattenhantering: Länsstyrelsen vidhåller synpunkter från samrådet avseende att kommunen ska utreda alternativ att leda planområdets dagvatten till sjön Judarn. Judarn saknar egna miljökvalitetsnormer, men har höga naturvärden. Sjön används som referenssjö inom miljöövervakningen, då den är en klarvattensjö med mycket fin vattenkvalitet i ett urbant läge, vilket gör den unik. Att avleda dagvatten till sjön kan riskera att påtagligt påverka den.

Söder om korsningen Blackebergsvägen/Blackebergsbacken föreslås även en dagvattenanläggning under mark som ligger utanför planområdet. Kommunen anger i planbeskrivningen att det i ett avtal med byggaktörerna kommer regleras att dagvattenanläggningen som ligger utanför planområdets gräns ska

genomföras. Till antagandet bör kommunen bifoga exploateringsavtalet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Miljökvalitetsnormer för vatten: Plankartan har kompletterats med bestämmelser som anger maximal andel hårdgjord yta på kvartersmarken. Plankartan har även kompletterats med krav på vilka volymer dagvatten som ska kunna hanteras på respektive kvartersmark.

Buller: Plankartan kan inte styra planlösningar varför det inte är lämpligt att styra exakt hur de tekniska lösningarna ska utformas. Detaljplanen har visat att det är möjligt att utifrån planförslaget uppföra bostäder som klarar gällande riktlinjer för buller. I bygglov behöver byggaktörerna, utifrån exakta planlösningar, visa på att varje lägenhet klarar riktlinjerna. Trafiknämnden tog under sammanträde den 20 december 2020 (§19) beslut om att godkänna översyn av hastighetsgränser i Bromma. Översynen innebär bland annat ett förslag om att sänka hastighetsregleringen från 50 till 40 km/h längs med delar av Blackebergsvägen. Sänkningen kommer efter genomförande innebära att föreslagna bostäder kan byggas utan tekniska, bullerdämpande lösningar.

Miljöteknisk markundersökning: Utredning har kompletterats till antagandehandlingarna, utredningen konstaterar att det inte finns föroreningar vilka innebär risk för hälsa eller miljö.

Planbestämmelsen, vilken angav villkor att marken behövde saneras för att få startbesked, har därför tagits bort.

Riksintresse för kulturmiljövården: I planbeskrivningen har ett stycke lagts till vilket beskriver projektets hantering av konsekvensanalysens förslag till anpassningar gällande riksintresset. Till antagande har bland annat en planbestämmelse lagts till vilken säkerställer jorddjup mellan de tillkommande byggnaderna öster om Blackebergsvägen. Många åtgärder, till exempel hantering av träd på allmän platsmark, går inte att styra på plankartan utan hanteras i exploateringsavtalet vilket kommer att vara framtaget till antagandet.

Dagvattenhantering: Åtgärdsnivån uppnås i denna plan vilket är i linje med stadens dagvattenarbete. Staden bedömer att den teoretiska ökningen som är en följd av SVOAs duplicering inte kommer påverka Judarns status och Judarn omfattas inte av några bindande miljökvalitetsnormer då det inte är en vattenförekomst.

Exploateringsavtalet kommer inte att publiceras som en del av antagandehandlingarna men är en offentlig handling och kan begäras ut.

Trafikverket

Trafikverket hänvisar till sitt samrådsyttrande samt kompletterar sitt yttrande med information om att tidplanen för Förbifart Stockholm har förlängts. Byggnationen innebär att tung trafik kommer att trafikera Blackebergsvägen fram till ca 2028-2029. Trafikverket belyser vikten av fri framkomlighet för dessa transporter både ur tidsmässigt och ekonomiskt perspektiv.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Framkomligheten under byggprocessen kommer att säkerställas under genomförandet av projektet.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet har flera synpunkter på beskrivningar planhandlingarna:

- Del av detaljplanen Pl 3173 är med i planområdet.
- Bland berörda fastigheter under 'Fastigheter och ägoförhållanden' saknas Blackeberg 2:1.
- Förändringskartan på s. 83 redovisar endast det ena föreslagna E-området på Blackebergsbacken.
- Kartor och text under avsnittet 'Fastighetsbildning' behöver revideras.
- De servitut för väg som belastar Blackeberg 2:9 påverkar inte planens genomförande men staden borde överväga om de kan upphävas genom fastighetsreglering.
- Samt några redaktionella ändringar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planhandlingarna har reviderats utifrån synpunkterna. Det ena E-området på Blackebergsbacken har tagits bort från plankartan.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Planhandlingarna bör tydliggöras gällande busshållplatser och övriga trafiklösningar. Trafikförvaltningen ser behov av ytterligare dialog för att säkerställa att planförslaget är genomförbart när det gäller busstrafikeringen. Trafikförvaltningen behöver även få ta del av handlingar som visar gatornas lutningar vid hållplatser och på sträckor. Det är viktigt att trafikförvaltningens riktlinjer följs.

Trafikförvaltningen saknar PM för trafikutredning i planhandlingarna och en beskrivning av vilka effekter och konsekvenser den nya bebyggelsen medför på trafiken.

Trafikförvaltningen önskar information om vilka trafikflöden som förväntas samt planerad hastighet. För att skapa en tryggare miljö kring hållplatserna samt utifrån föreslagna hållplatsutformning anser trafikförvaltningen att en hastighet på 40 km/h är att föredra före 50 km/h. I samrådsyttrandet lyfte trafikförvaltningen att en in-

och utfart till garage planeras på Blackebergsbacken i närheten till en kurva som även ligger i direkt anslutning till en höjd som kan skymma sikten ytterligare. Detta gör att trafikförvaltningen ser en möjlig trafiksäkerhetsrisk i placeringen.

Trafikförvaltningen lyfter även att det i området finns flera utmaningar för busstrafiken. Dels att stadens planer i angränsande planer medför att vändmöjligheten för busstrafiken tas bort vid Islandstorgets tunnelbanestation, dels att utformningen där vissa avgångar vänder vid Blackebergsbacken är undermålig. Det saknas plats för dedikerad avstigning och reglering vilket leder till trafiksäkerhets- och tillgänglighetsproblem samt svårigheter att klara att ta emot utökad trafik vilket skulle kunna bli konsekvensen av den planerade bebyggelsen samt borttagandet av vändmöjligheten vid tunnelbanan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Exploateringskontorets handläggare har haft kontinuerliga avstämningar med Trafikförvaltningen i arbetet med systemhandlingen/projekteringen av trafikförslaget och genomförbarheten kopplat till bland annat busshållplatser.

Inget separat trafik PM har tagits fram i detaljplanen. Ett trafik PM togs fram i programarbetet vilket behandlar de översiktliga trafikfrågorna i området. Detaljutformningen har studerats vidare i arbetet med systemhandlingen.

Trafiknämnden tog under sammanträde den 20 december 2020 (§19) beslut om att godkänna översyn av hastighetsgränser i Bromma. Översynen innebär bland annat ett förslag om att sänka hastighetsregleringen från 50 till 40 km/h längs med delar av Blackebergsvägen.

Exploateringskontorets trafikkonsulter har, i arbetet med systemhandlingen, studerat utfarterna från föreslagna garage och konstaterat att siktlinjer är tillfredställande.

Staden har kontinuerlig kontakt med trafikförvaltningen gällande borttagande av vändytan vid tunnelbanestationen.

Swedavia

Detaljplanområdet ligger under den horisontella ytan som ligger på +59,25 (höjdsystem RH2000), och detta innebär att vissa max höjder +59,6 i område C1 och C2 behöver sänkas till max +59,25 för att inte genomtränga hinderytan. Observera att max +59,25 inkluderar eventuella installationen på taket som ventilation, antenner, etc. Därmed önskar flygplatsen att höjden justeras till max +59,25 för att hinderytan inte ska genomträngas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har haft dialog med Swedavia efter granskningen. Swedavia har accepterat höjden +59,6 i och med att det är den höjden som har angivits i tidigare yttrande samt i och med att den nya höjden inte har hunnit bli gällande i riksintressepreciseringen för flygplatsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Gröna släpp mellan husen säkerställs i större utsträckning genom väl formulerade planbestämmelser alternativt ökad andel allmän platsmark.
2. Genomförandebeskrivningen formuleras med tydliga krav på schaktning för att minimera och kompensera för intrång i naturmark.
3. Det från planbeskrivningen framgår vilka ekologiska förstärkningsåtgärder som kommer utföras.
4. Förvaltningens synpunkter från samrådsskedet med avseende på dagvatten tillgodoses.
5. Dagvattenåtgärder inom Grimsta naturreservat som innebär påverkan på mark, återställs och kompenseras för.
6. Tillgång till bullerskyddad uteplats för huset närmast Södra Ängby bollplan säkerställs i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plankartan har kompletterats med andel mark som inte får hårdgöras mellan byggnaderna. Plankartan ställer även krav på jorddjup ovan bjälklaget längs Blackebergsvägen.

För att schakta utanför planområdet kan byggaktörerna söka tillstånd hos trafikkontoret, något som inte går att reglera i detaljplanen. I Exploateringsavtalet kommer Explo att sätta viten på de träd utanför kvartersmarken som anses rimliga att kunna bevara.

Vilka förstärkningsåtgärder som blir aktuella kommer att hanteras av exploateringskontoret i kommande skeden, plankartan eller planbeskrivning har ingen möjlighet att reglera detta.

Två av dagvattenutredningarna har uppdaterats till godkännande/antagande. Krav har ställts på plankartan gällande volym på kvartersmark som ska vara tillgänglig för fördröjning av dagvatten. Plankartan får inte styra vilken typ av dagvattenlösning som ska byggas och har därför svårt att kräva gröna tak av den aspekten.

Gällande förslaget om dagvattenmagasin i naturreservatet så kommer ansökan att skickas in gällande tillstånd om åtgärder i reservatet. Vid återställande av marken föreslås entréområdet till reservatet ser över som förstärkningsåtgärd.

Planbestämmelse, f3, har lagts till på gården längst i norr för att möjliggöra bullerskydd i from av skärm om det blir nödvändigt för att kunna skapa en tyst uteplats.

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten anser att förslagen detaljplan har ändrats till det bättre i vissa avseenden sedan samrådet. Dels att ”område B” har strukits, att bebyggelsen på Blackebergsvägen har förskjutits samt sänkts i norr då detta gynnar siktlinjer samt anslutning till Södra Ängby.

Kulturförvaltningen anser fortsatt att den planerade in- och utfarten från Aroseniusvägen bör utgå då den orörda grönytan är väsentlig för mötet med villabebyggelsen i Södra Ängby. I kulturmiljöanalysen framförs att tio-våningshusen längs Blackebergsbacken inte i tillräcklig utsträckning tar hänsyn till kulturmiljön. Denna uppfattning delas också av Stadsutvecklingsenheten. Det är önskvärt att bebyggelsen sänks, särskilt det västra huset som är placerat framför infarten till Blackebergs gård. Tillkommande bebyggelse riskerar annars att dominera över Ljunglöfska slottet och hela den blåklassade kulturmiljön.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det enda möjliga alternativet till infarten hade varit längs med Blackebergsvägen. Stråket är så pass trafikerat att framkomligheten och trafiksäkerheten på Blackebergsvägen hade riskerats med en in- och utfart längs Blackebergsvägen. Kulturmiljöanalysen ser inte att frågan gällande in- och utfarten riskerar miljön för riksintresset.

Kulturmiljöanalysens identifierade värden vid Blackebergs gård påverkas inte, även om läsbarheten vid entrén till området blir svagare. Förändringen bedöms vara acceptabel med hänsyn till fördelarna som projektet skapar.

Exploateringskontoret

Kontoret anser att stadsbyggnadskontoret ska avvakta med att ta upp detaljplanen för godkännande med anledning av systemhandlingen för projektet inte är färdigställd och projektets ekonomi därför är svår att överblicka. Ekonomin har påverkats i och med att två bygggrätter strukits från förslaget.

Om projektet går vidare till godkännande i stadsbyggnadsnämnden 2020 förordar Exploateringskontoret det norra läget för E-område

på Blackebergbacken i och med att det södra läget är förknippat med en rad osäkerheter och risker.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Tidplanen har reviderats. Förslaget tas upp för godkännande i både exploateringsnämnden och i stadsbyggnadsnämnden i december 2020.

Planhandlingarna har reviderats så att endast det norra läget för E-området på Blackebergbacken är med på plankartan.

Naturskyddsföreningen

Föreningen avstyrker detaljplanen med följande motiv:

- Detaljplanen avstyrks då inga stora förändringar gjorts som förändrat läget på något avgörande sätt.
- Att de två husen i område B utgått är inte en tillräcklig förbättring för arternas behov av spridningskorridor.
- Husen längs Blackebergbacken får inte ta naturmark i anspråk
- Naturvärdesinventeringen är inte godtagbar i nuvarande skick
- Problematiskt med intrång i Blackbergsskogen
- En miljökonsekvensbeskrivning krävs
- Ekologisk kompensation undermålig
- En ytterligare försvagning av en redan svag grön infrastruktur är direkt olämpligt

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Enligt framtagen konnektivitetsutredning sker ingen betydande försämring av arternas spridningslänkar i området.

Plankartan har ingen möjlighet att styra ekologisk kompensation, i exploateringsavtalet kommer delar av detta att regleras.

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att en miljökonsekvensbeskrivning inte är motiverad att ta fram, Länsstyrelsen håller med i den bedömningen.

Stadsbyggnadskontoret anser att avvägningen mellan användningarna i detaljplanen har gjorts på ett acceptabelt sätt.

Stockholm Vatten och Avlopp (SVOA)

VA-försörjning: Befintliga spillvattenledningar genom planområdet som kommer i konflikt med nya byggnader flyttas till gatumark/naturmark/u-område.

Vattenförsörjning: 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. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Dagvatten: Mark som planläggs som naturområde ingår inte i någon av utredningarna, bör det ingå? De lösningar som föreslås för anslutning av dagvattnet, och vart dagvattnet ska ledas, kräver vidare analys. Dagvatten som uppstår i den södra delen av planen föreslås ledas till Grimsta naturreservat (vilket kräver reservatstillstånd för schakt samt dagvattenanmälan för själva dagvattenutsläppet). Västra delen av Blackebergsbacken föreslår man att avvattna via Stena Fastigheters ledningsnät till naturreservatet. Båda dessa alternativ behöver utredas vad gäller både dimensionerande förutsättningar i mottagande system, eventuella förändringar av vattenbalanser samt rimlighet i att kunna avleda till privat fastighetsägares nät respektive naturreservat. SVOA ser även att man bör redovisa alternativa lösningar än de föreslagna.

I utredningen för den allmänna platsmarken behöver tabell 5 kontrollräknas, vissa indata har blivit fel och ger därmed en överskattning av volym i några punkter. Två elnätsstationer finns markerade i plankartan, båda dessa står i flödesvägar som uppstår vid skyfall. Analys av lämpligheten av deras placeringar m a p detta bör göras. Vad gäller anslutning av dagvatten från kvartersmark ska ej större flöden än dimensionerande ledas till det allmänna ledningsnätet än via strypt utlopp. Omgivande mark behöver höjdsättas så att skyfall kan avledas säkert på ytan.

Synpunkter på planbeskrivningen: Pumpstationen kommer inte att byggas om dvs inte att fördjupas.

Synpunkter på plankartan: U-område kan bli aktuellt för anslutning av servis från Filippinen 1.

Kvarteren B, A2 och A3 får inte styckas upp i flera fastigheter. En förbindelsepunkt för spillvatten avsätts till varje kvarter (pumpning kommer att krävas internt på fastigheten för att ansluta till förbindelsepunkten).

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SVOA har varit delaktiga i arbetet med att ta fram systemhandlingen, i det arbetet har synpunkterna behandlats.

Byggaktörerna är informerade om frågan gällande uppstyckning av fastigheter.

Trafikkontoret

Detaljplanen omnämner att hastigheterna i Bromma kommer att förändras under år 2021-2024. Kontoret vill påpeka att hastighetsplanen för Bromma inte är beslutad, och de föreslagna

nya hastigheterna på huvudgator kan komma att revideras under kommande år. Det förslag till nya hastigheter som trafikkontoret nu arbetar med överensstämmer inte med det som återges i plantext.

Kollektivtrafik: I avseende att förbättra framkomligheten för bussen planeras det för två hållplatser som ersätter de tidigare tre inom planområdet. Planförslaget anger att angöring för buss skall, liksom idag, ske i gatan. Kontoret anser att med ett flöde på ca 7000 fordon på Blackebergsvägen, så är det nödvändigt att utreda en annan typ av hållplats.

Tillgänglighet: Parkering för rörelsehindrade ska i första hand placeras på kvartersmark. Det innebär att dessa skall planeras för på kvartersmark även i de delområden där garage inte tillskapas.

Park och natur: Planen anger att det asfalterade stråket öster om område A3 kommer att ersättas med ett gångstråk av stenmjöl. Ur tillgänglighetssynpunkt önskas material som är jämna, fasta och halkfria.

Belysning: Det är viktigt att belysning inryms inom den allmänna platsmarken. Ett utrymme om minst 0,5 m bör ges till belysning.

Konstruktion: En allmän gångväg föreslås anläggas ovanpå bjälklaget till garage. Detta innebär att staden kommer att ställa krav på konstruktion och hållfasthet i bjälklag. Konstruktionen ombesörjs sedermera av Brf eller GA, vilka ansvarar för regelbundna kontroller av konstruktionen för att förhindra skador och uppmärksamma slitage.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att översynen av hastigheter i Bromma beslutades av Trafiknämnden i december 2020.

Planbeskrivningen har ändrats utifrån beslutets förslag till hastigheter.

Förslagen till hållplatser är liknande lösningar som finns på gatorna i dagsläget. Gatorna har inga framkomlighetsproblem i dagsläget som gör att projektet bedömt att det är motiverat med en annan typ av hållplatslösning.

Parkering för rörelsehindrade har placerats på kvartersmark där det varit möjligt. För bebyggelsen väster om Blackebergsvägen har projektet prioriterat att behålla möjligheten till grönska och gårdsyta mellan byggnaderna och därför inte ansett att det är lämpligt med parkering på kvartersmark i detta läge.

Frågan gällande material på den nya gångbanan har arbetats fram i systemhandlingen där Trafikkontoret är med och granskar handlingarna.

Yta för belysning har hanterats i gatusektionerna.

Det kommer att framgå i exploateringsavtalen hur gångvägen på kvartersmark kommer att skötas och hanteras.

Ellevio

Ellevio hänvisar till tidigare yttrande vid samråd avseende begränsningsbestämmelser inom E-områden. Dimensioneringen förutsätter att ny bebyggelse ansluts till fjärrvärme.

Ellevio förordar läge för nätstationerna på allmän plats, vilket innebär att nätstationen vid korsningen Blackebergsbacken och Blackebergs gårdsväg etableras i läge norr om gatan i naturmark.

Vid anläggande av nätstationerna i planområdet förutsätts en beredd markyta i E-område färdig för etablering av nätstation och ledningar, fri från träd samt med tillräckligt djup för nätstationsbyggnaden och tillhörande kabelförläggning.

Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till godkännande/antagande har E-området söder om Blackebergsbacken tagits bort ur planförslaget.

Ellevio har kallats till ledningssamordningsmöten.

Storstockholms brandförsvär

SSBF nämnde i samrådet att brandpostnätet behöver byggas ut för den planerade bebyggelsen. Hur detta ska hanteras nämns inte i planbeskrivningen. Vidare behöver möjligheten till utrymning fortsatt beaktas i planarbetet och i projekteringen då utrymning via räddningstjänstens höjdfordon inte är en förutsättning. Där er lösning med att samtliga tillkommande byggnader planeras med Tr2-trapphus är att föredra.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen har uppdaterats gällande information om att brandpostnätet ska/behöver byggas ut. Utbyggnad av brandpostnätet har hanterats i framtagande av systemhandlingen.

Skanova

Skanova har mark och luftanslutna teleanläggningar i och i anslutning till planområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkten är vidarebefordrad till exploateringskontoret vilka ansvarar för arbetet med systemhandlingen.

Stockholm Exergi AB

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. Stockholm Exergi vill ha tidig information och samrådsmöten gällande ledningsomläggningar och ledningsdragningar. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att det tecknas genomförandeavtal snarast möjligt. Fjärrvärme kan erbjudas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkten är vidarebefordrad till exploateringskontoret vilka ansvarar för arbetet med systemhandlingen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

289, Brf Mälarbacken

Föreningen konstaterar att det är positivt att område B i samrådsförslaget har tagits bort. De anser att även område C bör strykas ur planförslaget, främst med anledning av de naturvärden som finns i området. Föreningen anser att Blackeberg har förtätats på många platser och vid flera tillfällen de senaste 10 åren och menar att det behövs en tid för återhämtning.

Vidare befarar föreningen att både trafik- och boendemiljö kommer att påverkas negativt av planförslaget. Det gäller inte enbart för brf Mälarbacken utan även för Blackeberg i stort. En eventuell ökad turtäthet på busslinjerna skulle innebära mer trafik och mer buller.

En ombyggnad av Blackebergsbacken med eventuellt en bortbyggd "getingmidja" vid busshållplatsen vid Blackebergsvägen 5 skulle kunna innebära högre hastigheter. Vidare är sikten dålig på vissa sträckor av Blackebergsbacken, vilket gör att farliga trafiksituationer uppstår dagligen. Det skulle behövas farthinder om getingmidjan byggs bort. Föreningen menar att det är en dålig idé att gå vidare med planerna på att höja hastigheten på Blackebergsvägen söder om korsningen med Blackebergsbacken. Korsningen är för övrigt förknippad med problem, både vad gäller framkomlighet vintertid och med olycksrisk som finns då övergångsställen saknas över Blackebergsvägen. En ny lösning för denna korsning, inklusive övergångsställe på Blackebergsvägen skulle behövas. Föreningen påpekar också att Blackebergsbacken är den enda in- och utfarten till området kring Ljunglöfska slottet, vård och omsorgsverksamheten och de bostäder som finns längre västerut i området. Det är viktigt att se till att trafiken fungerar för räddningsfordon.

Föreningen uttrycker också en oro för hur trafiken kommer att se ut under byggskedet. Blackebergsbacken är smal och det finns inga andra vägar att använda. Även framtida parkering riskerar att bli ett stort problem. Brf:en har idag för få platser för att kunna möta efterfrågan och väntan på en garageplats är cirka 2 år. Det gör att många är hänvisade till parkeringen norr om vård- och omsorgsboendet, vilken kommer att behöva tas bort i samband med den planerade bebyggelsen. Den mindre parkering som är tänkt att ersätta denna ingår inte i planen och föreningen menar att det borde finnas ett bygglov för detta innan den befintliga parkeringen tas bort. Helst en större parkering än den som nu planeras. Ett lågt p-tal riskerar också att ytterligare förvärra en redan ansträngd parkeringssituation i Blackeberg, enligt föreningen. Detta kan leda till ökat antal felparkeringar och därmed trafikfarliga situationer.

Vidare framför bostadsrättsföreningen att det redan i nuläget är trångt på tunnelbana och bussar, och att det kommer att bli värre med en växande befolkning.

Föreningen önskar även kompletterande utredningar för geoteknik och markundersökningar för att bedöma riskerna för ändring av grundvattenförhållanden. Föreningen anser att det är bekymmersamt att husen i område C ska byggas med tung stomme ner till berget, och befärar problem med buller i samband med pålning. Buller och vibrationsmätningar bör göras i samtliga av föreningens tre hus i samband med eventuell byggnation längs Blackebergsbacken. Byggnaden på Blackebergsbacken 1 fått sprickor på grund av tung trafik i samband med tidigare byggnationer i området. Föreningen menar att noggrann inspektion och besiktning måste göras av samtliga tre byggnader i föreningen innan och efter sprängningar och schaktning med mera.

När det gäller vatten- och avloppsledningar så förutsätter föreningen att den nuvarande lösningen med hantering av vatten och avloppsvatten i samma pumphusbyggnad görs om. Föreningen ställer sig frågande till informationen i planbeskrivningen där det står att en utökning av pumpstationen inte längre är aktuell på grund av att SVOA istället effektiviserar stationen genom att byta pumphjul. Föreningen vill se ett klargörande beträffande pumphusets kapacitet.

Slutligen ställer sig föreningen tveksam till om avståndet mellan den planerade elnätsstationen i korsningen Blackebergs gårdsväg/Blackebergsbacken och huset på Blackebergsbacken 5 verkligen är de 15 meter som föreningen tolkar är ett miniavstånd? De önskar ett klargörande av stationens placering.

310, Södra Ängby villaägarförening (SÄV)

(Södra Ängby Villaägarförening har medlemmar som är sakägare)

Föreningen menar att planförslaget strider mot riksintressets intentioner på alla sätt som det motiveras och uttrycks. Flerfamiljshus byggs i ett område där riksintresset motiveras med att det är en enhetlig villabebyggelse, bebyggelsen placeras i den omgivande grönskan som är ett uttryck för riksintresset och en landskapsgata avses omvandlas till en stadsgata med i sammanhanget högre hus i ett område där riksintresset motiveras av att det är en sammanhängande förortsmiljö. Vidare är den nya bebyggelsen som planeras storskalig och skapar en barriär som i hög grad påverkar läsbarheten och upplevelsen av riksintresset, och föreningen menar att skadan också är irreversibel.

SÄV menar att ambitionen som uttrycks i planbeskrivningen om att tillföra en ny stadsbyggnadskaraktär i området per definition står i konflikt med riksintresseförklaringens intentioner. Ett område med denna egna identitet kommer påtagligt att skada riksintresset och dess läsbarhet eftersom Södra Ängby till stor del kommer döljas bakom den nya bebyggelsen.

Föreningen håller inte med stadens bedömning om att påverkan inte blir betydande för riksintresset när det gäller den omgivande grönskan. Föreningen menar i motsats till staden att påverkan blir betydande eftersom bebyggelsen på gräsytan väster om Börjesonsvägen kommer att dölja skogsslänten som är en förutsättning för riksintressets läsbarhet. De anser vidare att staden inte har anpassat planförslaget i enlighet med länsstyrelsens yttrande och att de förändringar som gjorts sedan samrådet är marginella för Södra Ängbys del.

SÄV skriver att staden under hela processen på ett otydligt vis redovisat gränsen för riksintresset. Formuleringar i planbeskrivningen och felaktiga kartor har antytt att den omgivande gröna kransen inte skulle vara en del av det egentliga Södra Ängby. Föreningen vill framhålla att det redan i den ursprungliga stadsplanen för Södra Ängby från 1933 anges att detta område är parkmark. I den detaljplan som togs fram 1995 anges denna mark som natur. Den gröna kransen är alltså en del av området Södra Ängby och lika viktig som villorna i området. Även Blackeberg, som byggdes ut som en grannskapsstadsdel, skapades med en omgivande grön krans. Planförslaget syftar alltså till att helt bryta dessa grundläggande planideologier för de bägge berörda stadsdelarna.

Föreningen ställer sig också frågande till hur bebyggelsen ska underlätta social integrering mellan Södra Ängby och Blackeberg. Detta menar de sker redan idag vid gemensamma målpunkter som service och butiker i Blackeberg, på fotbollsplanerna, i scoutkåren, skolan och kyrkans verksamheter. De håller inte med planbeskrivningen och resonemanget där om att det saknas naturliga gemensamma mötesplatser. Blackebergsvägen är idag en relativt smal gata som inte kan betraktas som en stor barriär. Ett nytt bostadsområde på ömse sidor om Blackebergsvägen, som blir breddad i samband med planförslaget och får ökade trafikmängder, riskerar dock att bli en större barriär. SÄV välkomnar ytterligare integration med grannarna i Blackeberg, men tror inte att det kan åstadkommas med att ett nytt bostadsområde byggs mellan stadsdelarna.

SÄV menar att parkeringsnormen som angetts för den planerade bebyggelsen troligen är i underkant. Mer realistiskt är att det blir

åtminstone 0,8 bilar per lägenhet, och i så fall innebär det ytterligare cirka 50 bilar som behöver parkeras inom Södra Ängby. Föreningen befarar en sämre trafik- och parkeringssituation med risk för smittrafik genom området för att undvika köer som redan idag är långa.

Slutligen befarar föreningen att ett genomförande av planförslaget kan komma att fungera som ett prejudikat för ytterligare framtida bebyggelse i grönområdena runt Södra Ängby, och på vis riskerar riksintresset att devalveras steg för steg.

322, Brf Nio Längor

Brf Nio Längor har tidigare lämnat synpunkter i samband med programsamråd och plansamråd. De är positiva till att deras synpunkter på att ta bort område B ur planen har beaktats, men önskar att ytterligare justeringar görs.

Brf:en ställer sig tveksam till att planen syfte att knyta ihop och integrera de olika områdena Södra Ängby och Blackeberg, underlättas genom planen. De menar att det redan idag finns målpunkter som exempelvis bollplaner, skola, scoutkår, tunnelbana, offentlig service, livsmedelsbutik etc som nyttjas av boenden i bägge områden. Den nya planen medför ingen ytterligare service eller målpunkter och barriären i form av Blackebergsvägen kommer även fortsättningsvis vara kvar.

Föreningen menar också att de nya bostäderna längs Blackebergsbacken kan orsaka skuggning av de radhus som ligger närmast norr om den planerade bebyggelsen. Avståndet bedömer de till ca 60-70 meter mellan befintliga radhus och det närmaste 10-våningshuset. Det riskerar även att orsaka insyn på de lägre liggande radhusen vilket föreningen menar behöver undersökas.

Vidare påpekar föreningen att parkeringssituationen i Blackeberg har förvärrats under de senaste 20 åren, och de anser att detta projekt med ett p-tal på 0,6 kommer att ytterligare förvärra detta. I dagsläget parkerar många Blackebergabor i Södra Ängby.

Föreningen är positiv till att naturvärdesinventeringen har kompletterats efter samrådet, men menar att artskyddsförordningen fortfarande inte är hanterad. Det finns flera arter i området som kan påverkas av exploateringen och det saknas utredningar som visar hur och i vilken omfattning dessa arter påverkas. Vidare är föreningen positiv till att område B i samrådsförslaget har tagits bort, men menar att ytterligare byggnader bör tas bort. Det rör sig om de södra husen i området öster om Blackebergsvägen och det huset längst österut i området C1.

Den gröna kilen och spridningsväg för däggdjur mellan de olika naturskyddsområdena bör enligt föreningen utredas och analyseras mer.

Föreningen anser att de höga kultur- och naturvärdena i området bör innebära att planen kan antas innebära en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning bör göras. En miljöbedömning behöver också göras om miljöeffekterna av att leda ut dagvatten till Judarn, som ingår i ett Natura 2000-område, är betydande.

Planförslaget får en påverkan på landskapsbilden, främst i den västliga delen där det planeras 10-våningshus. Här påpekar föreningen också att det i de datorritade bilderna ser ut att vara fler träd än vad som borde vara lämpligt, och hänvisar till den kompletterade naturvärdesinventeringen som beskriver att det i vissa fall bör vara lämpligt att friställa enskilda träd. Det bör således snarare vara färre träd i de illustrationer som visas. Föreningen menar också att gestaltningen av bebyggelsen kring Blackebergsbacken i anslutning till Ängby Park inte är tillräcklig. Skalan och gestaltningen passar inte in i området som har höga kulturvärden.

Föreningen menar också att staden behöver se till så att service i form av skolor, förskolor och fritidsaktiviteter kan tillgodoses innan planer för ny bostadsbebyggelse antas. De menar att det är missvisande att hänvisa till flera av de förskolor som nämns i planhandlingarna, då det redan finns existerande verksamheter som ska rymmas i dessa nya förskolor. Om befintliga skolor ska byggas ut som en konsekvens av ökat underlag så behöver staden se till att utbyggnaden kan ske utan att de befintliga utemiljöerna minskar i yta.

Vidare anser föreningen att grönstrukturen och den berörda gröna kilen inte är hanterad i enlighet med länsstyrelsens granskningsyttrande när det gäller grön infrastruktur. De påpekar även behovet av mellankommunal samverkan kring den gröna kilen. De menar att området är av nationellt intresse och att det stärker behovet av en lokaliseringsstudie som motiverar att bebyggelsen inte går att tillgodose på ett annat sätt.

Slutligen anser bostadsrättsföreningen att rapporten om socialt värdeskapande tyvärr innehåller en mängd skriv- och faktafel.

266 – LA och ACM

Boende uppger att planförslaget bör ta hänsyn till att folk vill ha en bil per hushåll och att närhet till kollektivtrafik innebär minskat bilägande. 380 nya lägenheter kommer att belasta området

ordentligt. Boende motsätter sig projektet om inte fler parkeringar planeras.

292 – AA

Den boende är positiv till förändringar som gjorts mellan samråd och granskning. Den boende efterfrågar utredningar som studerat trafikala situationen inom planområdet och redovisning av trafiklösningar. Personen menar att det kan behöva avsättas yta i detaljplanen från planerad park för en bra trafiklösning vid korsningen Blackebergsvägen – Blackebergsbacken.

Den boende efterfrågar kompletterande geologiska undersökningar inom ramen för detaljplanearbetet, specifikt inriktade mot risker för byggnaden Blackebergsbacken 1 med anledning av dess grundläggning och påverkan som kan uppstå under byggtid. Den boende anser även att trafiksituationen är sårbar idag för trafikstörningar och att belastningen kommer att öka under byggtid efter färdigställande. Den boende föreslår att en till trafiköppning till området skapas med förlängning av Holbergsgatan bör övervägas under byggtid.

293 – DR och JR

De boende motsätter sig planförslaget och anser att det innebär en förvanskning av kulturmiljön och riksintresset för Södra Ängby. De boende anger att omgivande grönområden beskrivs som en central del av områdets karaktär som nu ianspråk tas och att grönområdet mellan tillkommande bebyggelse och befintlig inte är tillräcklig. Personerna anser att bebyggelsens tillåtna höjd skadar riksintresset och påverkar boende negativt. Man anser även att bebyggelsen inte harmonierar med omgivningen och att den måste minska i höjd, djup och antal om den ska genomföras. De boende anser att gränsen för riksintresset redovisats felaktigt i planhandlingarna. De boende menar också att solstudien även behöver ta hänsyn till skuggpåverkan under vinterhalvåret.

De boende anser att infart till parkeringsgarage bör ske från Blackebergsvägen istället för från Aroseniusvägen utifrån trafikflöden och buller- och ljuspåverkan. De boende anser även att planförslaget inte tagit hänsyn till områdets brist på skol- och förskoleplatser, parkeringssituationen och trafikvolym.

305 – KD och GD

De boende motsätter sig planförslaget och anser att det skadar riksintresset för kulturmiljö. Bebyggelsen anses för hög utmed Blackebergsvägen.

De boende anser att man inte beaktar antalet trafikrörelser vid korsningen Blackebergsvägen/Aroseniusvägen och föreslagen garageinfart mot Aroseniusvägen. De boende anser att parkmarken i hörnet inte respekterar villabebyggelsens karaktär med anledning av garageinfarten.

De boende menar också att solstudien även behöver ta hänsyn till skuggpåverkan under vinterhalvåret.

307 – ML

Den boende anser att planförslaget förstör höga kultur- och naturvärden genom att skalan och gestaltningen inte passar i området. Bebyggelsen anses för hög och kompakt i det naturnära läge och i förhållande till den kulturhistoriska miljön. Den boende anser att ny bebyggelse borde vara högst fyra våningar likt Ängby Park och att påverkan på djur- och växtliv måste utredas ytterligare.

308 – APH och JPH

De boende är positiva till Blackebergsvägens omvandling till stadsgata men anser att skalan längs Blackebergbacken med tio våningar är för högt i förhållande till omgivande bebyggelse och natur. Man är även tveksamma till trafik- och parkeringssituationen som man anser är på bristningsgränsen i dagsläget.

309 – ML och AL

De boende motsätter sig planförslaget. De boende uppger att byggnationen mittemot utmed Blackebergsvägen kommer att medföra vibrationer vilket deras fastighet inte klarar på grund av sprickor i berggrunden. De boende anser även att skuggverkan från de föreslagna byggnaderna blir för stor på grund av deras höjd och placering nära Blackebergsvägen. Förtätningen av området kommer att medföra betydligt mer biltrafik och behov av parkeringsplatser. De boende menar även att planförslaget påverkar djurlivet negativt, bland annat genom fällning av ekar och större tallar.

312, KG och DG

De boende är mycket kritiska till förslaget och anser att det är fel att bygga inom riksintresset och att den delen av planförslaget strider mot plan- och bygglagen. De menar att ett genomförande av planen skulle orsaka en permanent skada på riksintresset och minska möjligheten att integrera Södra Ängby och Blackeberg.

De boende hänvisar till den gällande detaljplanen för Södra Ängby från 1993, som beskriver områdes särart och varför området är särskilt värt att bevara som orörd helhet. Vidare anger planen att både området som helhet och varje hus unika karaktär värderas högt och får inte förvanskas. De boende menar att planförslaget med flerbostadshus inom och intill riksintresset förstör den unika och internationellt välkända miljön. När man idag bygger högre, bredare och tätare förstör man ursprungstanken med området, som de boende menar kommer att förlora sitt arkitektoniska värde.

Enligt de boende så tar planförslaget inte hänsyn till natur och miljö. De menar att området förvandlas till en stadsmiljö med mindre vegetation och natur att vistas i. Den nya bebyggelsen kommer att begränsa möjligheten att komma ut i naturen, och barns möjlighet att röra sig i närmiljön kommer att minska när området förvandlas till ett mer stadslikt område med stor negativ påverkan för de boende och på de ekologiska värdena.

De boende anser att garageutfarten för det planerade garaget under område A3 skulle innebära stora negativa konsekvenser för de boende utmed Aroseniusvägen. Störningarna från strålkastare är inte tillräckligt utrett och de menar att det är stor risk att bilar blir stående i kö på Aroseniusvägen i väntan på att komma ut på Blackebergsvägen. Ytterligare argument mot garaget är att det i dag rör sig många barn utmed Aroseniusvägen till förskola, skola och andra aktiviteter. En korsande utfart från garaget skulle vara direkt olämpligt. De boende menar att om husen behöver byggas så måste utfarten placeras i södra delen av detta område eller mellan de tillkommande husen.

Vidare är de boende mycket kritiska till höjderna på de nya byggnaderna som föreslås. Höjderna harmoniserar inte med det befintliga bebyggelsen och de boende menar att den föreslagna bebyggelsen kommer att påverka närmiljön negativt med förlorat solljus under vintertid. De anser att det är missvisande att jämföra med Börjesonsvägen, där plushöjden på gatan är cirka 7-13 meter högre än utmed Aroseniusvägen. De noterar att byggnaden närmast söder om Aroseniusvägen har blivit lägre, men anser inte att det räcker. De menar att alla föreslagna byggnader utmed Blackebergsvägen bör sänkas och inte få överstiga en plushöjd på 30 meter.

De boende vänder sig också mot det som de anser är inaktuella fotografier i planbeskrivningens konsekvensdel för den kulturhistoriskt värdefulla miljön (sid 64 och övre bilden på sid 65). De anser också att perspektivet inte stämmer i den undre illustrationen på sid 65. De boende menar att förslaget är respektlöst mot de funktionalistiska villorna och att planförslaget verkar framtaget i all hast och inte är genomtänkt. Förslaget som helhet har bristande kvalitet och de boende anser att detta inte är god stadsplanering.

Så som de boende ser det finns ingenting som underlättar integrering av områdena Blackeberg och Södra Ängby i planförslaget. Det finns inga lekparker, bibliotek, simhallar eller liknande som kan fungera som naturliga mötesplatser och främja en integrering. Bebyggelsen som föreslås kommer snarare leda till mer avskärmning och ytterligare staket och murar. De menar att det är att nedvärdera boende i Södra Ängby att försöka sälja in projektet som en form av integrationsprojekt.

Infrastrukturen är idag hårt belastad. Tunnelbanan har trots tät trafik stor trängsel på mornarna med ståplats från kl 7.00 (innan coronapandemin). Detta projekt tillsammans med ytterligare planerad bebyggelse i bland annat Alvik och Brommaplan kommer att försämra för de redan boende i Bromma.

Gatorna är redan idag vältrafikerade och det är kö utanför skolan på Blackebergsvägen under morgonen. Ytterligare boende i området kommer att förvärra trängseln och skapa ökat buller och mer avgaser när trafiken ökar. De boende påpekar också att störningar kommer att ske under byggtiden, med ökad trafik. Det saknas enligt de boende en analys över vad den ökade trafiken kommer att innebära för boende på västra delen av Aroseniusvägen. Det saknas även en redogörelse för cykelbanornas utformning och hur cyklister ska skyddas mot biltrafiken. De menar också att det blir en mer osäker trafikmiljö för barnen med ökad trafik och fler parkerade bilar som skymmer sikten. Parkeringssituationen är problematisk redan idag, och kommer att bli mycket värre om detta projekt genomförs. Det är redan idag bilar som inte får plats i Blackeberg som parkeras på Aroseniusvägen, och de boende befärar att de som skulle flytta till de planerade lägenheterna kommer att ha långt fler än 0,6 bilar per lägenhet, vilket skulle ytterligare förvärra parkeringssituationen.

De boende anser också att det saknas ett barnperspektiv i planeringen. Vidare kräver de boende en förklaring till varför antalet lägenheter i den aktuella planen har ökat jämfört med beslutet i Stadsbyggnadsnämnden den 17 oktober 2013.

317, DT och ET

De boende framför kritik mot höjdskillnaden mellan de planerade husen och de befintliga villorna i Södra Ängby, och de menar att skalan inte är anpassad med respekt för omgivande bebyggelse. Det är särskilt känsligt då omgivande bebyggelse utgör ett riksintresse, och de boende hänvisar till skönhetsrådets yttrande där de menar att alla byggnader i område A måste sänkas till maximalt 4 våningar.

Att bebyggelsen enligt planbeskrivningen ”förhåller sig till dalgången med en byggnadsskala som underordnar sig riksintresset med Södra Ängbys villor och Blackebergs stjärnhus som ligger på dalgångens ömse höjdryggar” anser de boende inte stämmer. De menar att byggnadernas skala skapar en oharmonisk övergång mellan villorna längst västerut inom riksintresset, utmed Blackebergsvägen och Aroseniusvägen. De boende anser att de planerade husen i den norra delen av Blackebergsvägen bör sänkas ytterligare en våning och få översta våningen indragen från alla håll och inte bara mot vägen. Vidare bör avståndet till villorna ökas för att minska påverkan på den gröna ringen av naturmark som omger riksintresset.

I samrådsredogörelsen står att ”byggnadernas våningsantal ska studeras för att ytterligare ta hänsyn till riksintresset”, men byggnaden längst norrut i område A3 är fortfarande flera meter högre än villorna som ligger närmast inom riksintresset. Vidare står i planbeskrivningen på sid 63 att ”alla tillkommande fasader som vetter mot dessa villor föreslås få en indragning av den översta våningen för att minska den upplevda höjden av byggnaderna och skapa ett bättre möte mellan ny och befintlig bebyggelse”. Det ser inte ut att vara någon indragning av översta våningen mot öster där den närmaste villan ligger.

De boende menar också att elevationsbilden på sidan 66 i planbeskrivningen är missvisande då den inte redovisar det planerade huset längst norrut i område A3.

De boende skriver att de i mejl frågat stadsbyggnadskontoret hur 0,6 parkeringsplatser och 420 nya lägenheter kommer att påverka trafiken i Södra Ängby, Blackeberg och Islandstorget. Svaret de fick var att byggaktörerna har arbetat med mobilitetsåtgärder för att minska behovet av bil och parkeringsplatser i området och att en mer utförlig trafikutredning ska tas fram till granskningen för att tydligare beskriva förutsättningar och förslaget gällande trafiken i området. Det finns dock ingen trafikutredning till granskningsförslaget och de ser inte något förtydligande av trafik- och parkeringsfrågorna jämfört med det tidigare förslaget.

Garageuppfarten mot Aroseniusvägen verkar vara tänkt att ske mot en allmän plats, och de frågar sig vem som har tänkt att utnyttja denna allmänna plats som har en mycket begränsad yta. Det verkar som att staden försökt trola med ytan och göra den större än vad den är. De boende menar att det av flera skäl vore bättre med en utfart i den södra delen av detta område istället för mot Aroseniusvägen. Dels är Aroseniusvägen ett naturligt stråk för barn som tar sig till och från grundskolan, främst under morgonen då många väntas ta sig ut från garaget, vilket skapar en osäker trafiksituation. Dessutom kan många förväntas ta sig söderut på Blackebergsvägen när Förbifarten öppnar, vilket gör att det vore mer naturligt med en utfart i södra delen.

När det gäller kollektivtrafiken så menar de boende att tunnelbanan redan kör så tätt man kan mellan turerna under rusningstrafik, och att det redan idag råder trängsel. Det är även köer längs med Bergslagsvägen och Bällstavägen.

Enligt planhandlingarna framgår att ett av syftena är att skapa en ökad integration mellan Södra Ängby och Blackeberg. De boende kan inte se någon beskrivning av hur det ska ske och menar istället att det snarare blir tvärtom med en rad stora hus som fungerar som murar mellan Södra Ängby och Blackeberg.

De boende anser vidare att planförslaget inte tar hänsyn till riksintresset och hänvisar till Södra Ängby villaägareförenings synpunkter rörande riksintresset, synpunkter som de boende helt delar.

Sammanfattningsvis menar de boende att planförslaget genom sin skala, både avseende antalet bostäder och byggnadernas storlek, kommer att orsaka en oåterkallelig skada på riksintresset och skapa en ohållbar trafiksituation för de boende i Södra Ängby och Blackeberg.

319, MF och KB

De boende hänvisar till tidigare inlämnade synpunkter som de anser kvarstår.

De anser att planförslaget innebär en påtaglig skada på riksintresset. Planförslaget kommer att förtä de ursprungliga husens dominans och de flervåningshus som planeras saknar relation till de befintliga husen. De höga byggnaderna som planeras kommer att reducera andra byggnader som är viktiga för Södra Ängby. Ett eventuellt lokalt intresse kan inte tillåtas äventyra ett riksintresse.

De boende anser att bilder och illustrationsmaterial enbart verkar vara tagna inifrån Södra Ängby och efterlyser fler bilder från andra vinklar, särskilt hur området idag uppfattas i sin ytterkant, längs

Blackebergsvägen och upp mot Aroseniusvägen. De menar att planförslaget som det ser ut idag inkräktar på riksintresset på ett påtagligt och inte acceptabelt sätt. Om byggnaderna trots allt ska uppföras måste de anpassas till befintliga byggnaders höjd och färgsättning.

Boendena riktar kritik mot garaget som planeras under bebyggelsen öster om Blackebergsvägen. Området är uppbyggt som ett villaområde och inte anpassat efter den ökande mängd bilar som kan förväntas om förslaget genomförs. Det är i dagsläget redan trängsel på infarten till Aroseniusvägen från Blackebergsvägen. Det kommer att bli en ohållbar situation med ökad trängsel och köer utmed Blackebergsvägen. Riskerna finns också att en del av trafiken kommer att försöka ta sig in och genom Södra Ängby, vilket försämrar trafiksituationen och trafiksäkerheten. De boende påpekar att garaget kommer att försämra deras boendemiljö med ökat buller och avgaser. De menar att garaget måste utgå ur planen alternativt flyttas till en annan plats och att de inte accepterar en in-/utfart till ett garage så nära deras fastighet.

Vidare anser de att de föreslagna byggnaderna på bägge sidor om Blackebergsvägen kommer att ha en kraftig och oacceptabel påverkan på deras fastighet när det gäller buller, skugg- och insynseffekter. Större hänsyn måste tas till de som bor i området idag och antalet våningar måste sänkas till en nivå som harmonierar med deras. Den planerade byggnaden närmaste Blackebergsvägen 80 behöver tas bort alternativt flyttas längre söderut och befintligt träd måste få stå kvar.

De boende har tidigare framfört att såväl djurlivet som tillgången till grönytor för de boende i området påverkas på ett oacceptabelt sätt. De noterar att inverkan på den gröna kilen har begränsats, men anser att samma argument bör tillämpas på de gröna ytorna längs Blackebergsvägen som idag också är en del av den gröna kilen.

Både kollektivtrafiken, biltrafiken och tung trafik belastar redan idag Blackebergsvägen hårt. Trafiken har gjort att staden har bekostat bullerglas i fönstren på de boendes fastighet. De har svårt att förstå hur staden resonerar kring trafiksituationen som med den föreslagna byggnationen skulle utsättas för ytterligare stora påfrestningar. Dessutom i ett område där många barn rör sig till och från skola och andra aktiviteter. De ser stora risker för barnen i såväl Södra Ängby som Blackeberg samt för en total trafikinfarkt längs Blackebergsvägen. Det framstår enligt de boende också som direkt olämpligt att ytterligare förtäta och öka trycket på kollektivtrafiken i området under rådande pandemi.

De boende påpekar att de respekterar riksintresset och vidtar inga olovliga åtgärder på tomten eller byggnaden, och förutsätter att samma gäller för Stockholms stad samt för de byggfirmor som eventuellt anvisas mark i området.

320, ME

Boenden välkomnar nybyggnation och upprustning av gatu- och parkmiljöer, men reagerar starkt på höjden av husen i områdena C1 och C2. 10 våningar är alltför dominerande och oproportionerligt i den befintliga miljön. Husen kommer också att skugga bakomliggande radhus. Den boende föreslår istället en höjd på 5-6 våningar.

321, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG)

ARG missade att samråd kring planförslaget hölls 2019, men har tidigare lämnat synpunkter i samband med områdesprogrammet 2013. I det yttrande som då lämnades skrev föreningen att de önskade delta i den referensgrupp som bildats för områdesprogrammet då det i hög grad påverkar Grimsta naturreservat och dess värden. De är besvikna över att de inte fått något svar på den begäran och inte fått någon riktad information om samrådet 2019.

I en bakgrund till nuvarande bebyggelse i Blackeberg redovisar ARG hur bebyggelsen kommit att lokaliseras med stora sparade skogs- och naturområden närmast Mälaren. Längre bort var barnhems-/sjukhusbyggnaderna med tillhörande bostadspaviljonger och Ljunglöfska slottet med sommarhus den enda bebyggelsen i Blackeberg nära Mälaren. Sjukhuset som byggdes under 1970-talet har dock minskat dessa grönområden, liksom den bebyggelse som tillkommit de senaste 25 åren. Den senaste tillkomna bebyggelsen har inte lämnat något respektavstånd till naturreservatet enligt ARG, och varje hus som byggts i Ängby Park och Blackebergs gård 1 har medfört en minskning av Blackebergsskogens yta.

ARG redogör för den struktur av gröna kilar som sträcker sig från Stockholms utkanter ända in mot de centrala delarna av staden. Görvälnkilen är en av dessa som sträcker sig från Sigtuna söderut längs Mälaren, över de östra delarna av Bromma och vidare in mot innerstaden. Grimsta naturreservat, som Tyska botten ingår i, och Blackebergsskogen är delar av Görvälnkilen. Görvälnkilen och spridningskorridoren längs Mälaren består inte enbart av naturreservat utan även grönområden och skog utanför dessa. Bebyggelse i närheten av naturreservaten Grimstaskogen och Judarn får därför stor negativ påverkan på kilen och dess funktion som spridningskorridor.

Ett av de svaga avsnitten i Görvälnkilen finns i Grimsta naturreservat längs med förkastningsbranterna i Blackeberg, ett annat direkt öster om Tyska botten. Detta gör att såväl kvarvarande delar av Blackebergsskogen som Södra Ängbys villaområde och grönytor mellan dessa är avgörande för spridningssambanden. De svaga avsnitten har försvagats ytterligare under 2000-talet med nybyggnation i närheten av reservatsgränsen. Senaste exemplen på det är Ängby Park och Blackebergs gård 1. Vidare finns en mycket svag spridningskorridor från Blackebergsskogen och Tyska botten norrut mot Spånga och Kyrksjön, som är beroende av träd och grönska utmed Blackebergsvägen.

Enligt ARG gör de senare årens nybyggnationer att det är än mer angeläget att inte ytterligare försämra dessa svaga gröna samband.

Konsekvenser av planerad nybyggnation skulle enligt ARG bli ytterligare försämrade spridningsvägar och osäkerhet för djur och natur. Planerad bebyggelse längs med Blackebergsvägen skulle försämra både spridningsmöjlighet från Blackebergsskogen österut mot Södra Ängby och vidare mot Judarn samt spridning norrut från Tyska botten mot Spånga. Husen längs Blackebergsbacken skulle främst försämra spridningen i öst-västlig riktning.

ARG påtalar att ny bostadsbebyggelse i närheten av Mälaren kommer att ge ökad belastning på omgivande naturområden och Grimstaskogens naturreservat.

Vidare tar ARG upp barns behov av orörd, vild naturmark för deras utveckling och att kunna väcka barns äventyrlust och intresse för naturen. Barn har sedan Blackeberg byggdes under 1950-talet varit på upptäcktsfärd i de närliggande skogarna. Tillrättalagda parker och trygga lekredskap kan inte konkurrera med datorspel, TV eller egna leksaker menar ARG. Barn behöver få uppleva fri lek i vild natur.

ARG skriver att Blackebergs sjukhus sedan det byggdes har varit inriktat på äldrevard. På senare tid framförallt som gruppboende för demenssjuka. De gamla har först blivit av med utsikten mot Mälaren från altanen efter exploateringen av Ljunglöfska området. Från de lägre våningarna är utsikten också helt skymd av bostadshus, vilket går stick i stäv med sjukhusets arkitekts tankar om sjukhusmiljö och tillfrisknande. De äldre har också i flera omgångar fått utstå oväsen från byggnationer i närområdet, och nu riskerar de ytterligare störningar när hela norra delen av Blackebergsbacken är tänkt att byggas. ARG menar att de äldre, som är i stort behov av lugn och ro, liksom alla andra boende borde få åtnjuta rätten att vistas i nära tillgängliga grönområden.

ARG menar att de finner det osannolikt att den nya bebyggelsen skulle skapa nya mötesplatser som skulle locka boende i nuvarande Blackeberg och Södra Ängby att öka integrationen mellan dessa områden. Blackebergs centrum, skolor och bollplaner ligger norr om planområdet och det är sannolikt där som fler mötesplatser kan skapas. Området söder om Björnsonsgatan är enligt ARG troligen mest integrerande genom sina nuvarande värden i form av naturvärden och rekreationsmöjligheter.

I den konnektivetsanalys som tagits fram framgår att exploateringen skulle medföra negativa konsekvenser på livsmiljöer och spridning för arter knutna till gammal ek- och ädellövskog samt äldre tall- och barrskog. Efter att husen i samrådsförslagets område B tagits bort, torde nu husen i område C1 påverka passagen för djur och växter mellan Blackebergsskogen och Judarn allra mest. Längs Blackebergsvägen påverkar troligen de sydligare husen i område A3 och det sydligaste huset i område A2 spridningsvägarna mellan radhusområdet i Blackeberg och villaområdet i Södra Ängby mest. Spridningskorridoren norrut påverkas i sin tur mest av husen på den västra sidan av Blackebergsvägen, där även många skyddsvärda träd har observerats. Husen i område C2 påverkar i sin tur en möjlig spridningsväg ner över rondellområdet vid Ljunglöfska slottet och Blackebergs gård, samt påverkar också kulturmiljön i stor utsträckning. Med tanke på konnektivitet och naturvärden bör inget av de föreslagna husen byggas.

ARG påtalar att Stockholms stadsmuseum har klassificerat området med Ljunglöfska slottet, parken och Frimurarnas olika byggnader så högt att det motsvarar fordringar för kulturhistoriskt byggnadsminne. De menar att det är lika ofattbart att fortsätta planeringen med bostäder längs Blackebergsbacken och Blackebergsvägen som det var att bygga Ängby Park och Blackebergs gård.

ARG hänvisar till den kulturhistoriska konsekvensanalysen som tagits fram och citerar delar av dokumentet. De anser att det är uppenbart att den nya bebyggelsen bryter mot och innebär onaturliga barriärer inom ett skyddsvärt kulturlandskap och mellan två byggnadskulturellt stilrena stadsdelar.

ARG finner det anmärkningsvärt att stadsbyggnadskontoret bedömt att det inte behöver göras någon särskild miljöbedömning när det rör sig om ett projekt som påverkar naturvärden på ett så pass påtagligt sätt.

Sammanfattningsvis anser ARG att alla de olika delområdena i den föreslagna bebyggelsen på olika sätt påverkar spridningsvägar, djurliv och natur på ett så pass negativt sätt att områdena inte bör

bebyggas. Planförslaget bör avslås. Om det inte stoppas så bör en omfattande miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

322, MBL

Boenden skriver att hen har lämnat synpunkter på förslagen till ny bebyggelse vid tidigare samråd 2013 och 2019, och ser positivt på att synpunkter kring tidigare förslagens område B nu beaktats. Vissa delar behöver dock justeras och utvecklas ytterligare för att resultatet ska bli bra.

Den boende ifrågasätter syftet att koppla samman Blackeberg och Södra Ängby och menar att det redan idag finns gemensamma målpunkter i form av skola, scoutkår, kyrka, bensinstation, livsmedelsbutik mm. Där finns redan en integration, och några nya målpunkter skapas inte med den planerade bebyggelsen.

Boenden menar också att de nya bostäderna längs Blackebergsbacken kan orsaka skuggning av de radhus som ligger närmast norr om den planerade bebyggelsen. Avståndet bedömer hen till ca 60-70 meter mellan befintliga radhus och det närmaste 10-våningshuset. Det riskerar även att orsaka insyn på de lägre liggande radhusen vilket föreningen menar behöver undersökas.

Det är redan en ansträngd trafiksituation i området, vilket märks tydligt när det pågår arbete på Bergslagsvägen mellan Råcksta och Ängbyplan. Nya bostäder medför fler bilar och det är viktigt att analysera hur trafikflödet ändras när det blir fler trafikanter. För att minska behovet av nya bilar i området är det viktigt att krav ställs på att fastigheterna ska utrustas med ordentliga och säkra förvaringsutrymmen för cyklar och andra alternativa transportmedel. När det gäller parkering har situationen i Blackeberg försämrats kraftigt de senaste 20 åren i takt med att nya hus byggts i området. Med parkeringstalet 0,6 bilar per lägenhet kommer trycket att öka ytterligare på gatorna i Blackeberg och Södra Ängby.

Boenden påpekar att det finns flera arter i området som kan påverkas av exploateringen och det saknas utredningar som visar hur och i vilken omfattning dessa arter påverkas. Vidare är boenden positiv till att område B i samrådsförslaget har tagits bort, men menar att ytterligare byggnader bör tas bort. Det rör sig om de södra husen i området öster om Blackebergsvägen och det huset längst österut i området C1.

Den gröna kilen och spridningsväg för däggdjur mellan de olika naturskyddsområdena bör utredas och analyseras mer.

Då Blackebergsbacken är den enda vägen in mot Ängby Park och husen i områdena C1 och C2, och en relativt smal väg kan

breddning bli aktuellt. Det är i så fall viktigt att detta görs så att intrånget i den gröna kilen bli så litet som möjligt.

Planförslaget får en påverkan på landskapsbilden, främst i den västliga delen där det planeras 10-våningshus. Boenden menar att de planerade husen blir alltför höga och kompakta i förhållande till den lägre bebyggelsen kring Ljunglöfska slottet och Ängby Park.

Boenden framhåller slutligen tunnelbanan som en fantastisk kollektivtrafik, men att den är kraftigt ansträngd under morgon och kväll. Under virustider är den en riskfylld plats och trängsel kommer troligen inte accepteras av framtida resenärer. Det ställer krav på kreativitet för att kunna förbättra och inte försämra situationen.

324, JB och EB

De boende anser att det är helt fel att referera till Blackebergs sjukhus, som har 5 våningar mot Blackebergsvägen och en helt annan stil än de planerade 10-våningshusen. Istället bör man referera till radhusen närmast norr om planområdet, och planera för radhus även längs Blackebergsbacken. De planerade 10-våningshusen kommer att skugga och skymma bakomliggande radhus.

Vidare är de kritiska till att bebyggelse föreslås i den gröna kilen, som de menar kommer att minska kraftigt och påverka djurlivet negativt och minska rekreativvärdena för alla boende i Blackeberg.

325, DP och JP

De boende framför kritik mot planförslaget när det gäller byggande inom riksintresset Södra Ängby och trafiksituationen som de menar kommer att försämrats. Yttrandet stämmer i huvudsak med Södra Ängby villaägarförenings synpunkter på dessa punkter. Se yttrandet från Södra Ängby villaägarförening.

326, MC

Boenden skriver att det saknas information i planhandlingarna om hur skuggning skulle påverka befintlig bebyggelse, främst i radhusen närmast norr om 10-våningshusen längs Blackebergsbacken.

Den boende håller inte med kommunens ställningstagande gällande miljöpåverkan, och framhåller att området har höga kultur- och naturvärden och att det därmed är stor risk för betydande miljöpåverkan. I sådana fall behöver en miljöbedömning göras.

När det gäller naturvärden är det positivt att en kompletterande naturvärdesinventering har gjorts. Dock saknas en beskrivning av

påverkan som skuggning kan ha från den planerade bebyggelsen på solbelysta områden med höga naturvärden. Artskyddsförordningen har inte heller behandlats, och det finns enligt den boende flera arter som ingår i artskyddsförordningen inom planområdet. Den påverkan som exploateringen får på dessa arter måste utredas.

Sjön Judarn ingår i ett natura 2000-område, och påverkan som kan komma från att leda dagvatten till sjön behöver bedömas och beskrivas. Om effekterna är betydande så behöver en miljöbedömning göras.

Boenden menar att skalan och gestaltningen på bebyggelsen inte passar in Blackeberg och Ängby Park med de höga kulturvärden som finns. Påverkan är stor på landskapsbilden, i synnerhet i den västra delen av planområdet. Det har även lagts till träd i illustrationerna i planhandlingarna, trots att det enligt naturvärdesinventeringen föreslås friställning av tallar och ekar. Bebyggelsen måste enligt boenden sänkas.

Enligt den boende är det inte lämpligt att anta detaljplaner med denna omfattning utan att på ett bättre sätt kunna visa hur staden kan lösa förskoleplatser eller utreda var dessa förskolor ska få plats. Det saknas minst en förskola, eller omkring 200 platser för barn med de planer på bostadsbebyggelse som föreslås. På de förskoleplatser som hänvisas till vid Blackebergsskolan och Björnsonsgatan 4 finns redan existerande verksamheter som ska rymmas.

Även situationen för skolorna i området är ansträngd och skolplatser bör vara säkerställda innan fler detaljplaner antas. Om befintliga skolor behöver bygga ut verksamheten bör staden även se till att utemiljön inte krymper utan att skolorna kan ta mer mark i anspråk. Boenden menar att det inte bara räcker med att beskriva att det finns skolor, förskolor och fritidsaktiviteter i området utan även att se till att dessa har utrymme och fungerar.

Boenden skriver att frågan om gröna kilar och grön infrastruktur inte hanterad enligt länsstyrelsens granskningsyttrande vad gäller grön infrastruktur, vilket medför att alternativ lokalisering inte är hanterad såsom normalt är fallet när ett område pekas ut i översiktsplanen. Eftersom detaljplanen påbörjades innan nuvarande översiktsplan så finns även en möjlighet att betrakta planförslaget som ej förenlig med översiktsplanen på grund av de gröna sambanden som pekas ut i föregående översiktsplan. Det aktuella planförslaget bör därför föregås av en lokaliseringsstudie där grön infrastruktur hanteras. I detta sammanhang kan även behovet av mellankommunal samverkan kring den gröna kilen och grönstruktur påpekas. Att området är av nationellt intresse enligt miljöbalken

stärker behovet av en lokaliseringsstudie som motiverar att bebyggelsen inte går att tillgodose på annat sätt.

Vidare påpekar boenden även att statusklassningen för Mälaren-Fiskarfjärden är måttlig ekologisk status.

327, AE

Boenden anser att gestaltningen och skalan på den föreslagna bebyggelsen bör utredas ytterligare. Nuvarande förslag passar inte in i området där det finns höga kulturvärden. Påverkan kommer att bli stor på landskapsbilden om det byggs 10-våningshus utmed Blackebergsbacken. Bebyggelsen är både för hög och för kompakt i förhållande till den låga bebyggelsen med Ljunglöfska slottet och radhusen längs Holbergsgatan och Björnsonsgatan.

Den gröna kilen är viktig att hålla öppen på lång sikt, som spridningsväg för djur mellan de olika naturskyddsområdena. Därför bör huset längst österut i område A3 helt tas bort. Frågan om den gröna kilen och dess funktion är inte tillräckligt utredd, enligt den boende.

Boenden menar att trafik- och parkeringsfrågorna bör tas på större allvar. Den planerade bebyggelsen längs med Blackebergsvägen och Blackebergsbacken kommer innebära kraftigt ökad trafik, med ökade störningar som följd. Boenden frågar hur Blackebergsbacken med sin getingmidja ska kunna svälja den ökade trafiken? Boende i område kommer att bli utsatta för ökat buller och ökade mängder avgaser, vilket är helt oacceptabelt. Parkeringssituationen har under de senaste åren försämrats kraftigt i takt med att det byggts mycket nytt. Parkeringstalet på 0,6 platser per lägenhet kommer att innebära ytterligare ökat tryck på gatorna i Blackeberg och Södra Ängby.

328, AC och MC

De boende anser att planprojektet är ett olagligt projekt och beklagar att markägare driver på en hög exploateringsgrad för att trissa upp markpriserna. Detta i ett läge där fler flyttar från Stockholm än in till Stockholm. De menar att det är oacceptabelt att tänja på både riksintresse och de boendes livskvalitet.

Vidare anser de att det är en integrationslögn att hävda att projektet leder till ökad integration mellan Södra Ängby och Blackeberg. De menar att det är två stadsdelar som redan är integrerade i stor utsträckning via skolor, idrottsklubbar, affärer och socialt. Det blir snarare en kil mellan områdena som försvårar integration om planförslaget genomförs.

De konstaterar också att staden väljer att driva på ett förslag om fler bostäder än vad som var aktuellt i samband med att planprogrammet beslutades 2013.

Trafiksituationen kommer enligt de boende att kraftigt påverkas av det stora antalet lägenheter som planeras. Det saknas en utredning av hur byggnationerna kommer att påverka trafik och övrig infrastruktur.

Vidare är de boende kritiska till bygghöjden och den skuggning som detta innebär för boende utmed Aroseniusvägen, Börjesonsvägen och radhusen vid Björnsonsgatan. Detta är helt oacceptabelt menar de. När det gäller höjden på bebyggelsen anser de också att personerna bakom projektet försöker manipulera underlaget och enbart visar föreslagen bebyggelse i jämförelse med de högst belägna husen på Börjesonsvägen. De menar att löfte gavs på samrådsmötet att den tillkommande bebyggelsen inte ska nå över det skogsparti som skiljer villorna längs med Börjesonsvägen åt från de planerade flerfamiljshusen. De menar att förslaget medger högre bebyggelse och att uppgifterna inte längre stämmer, vilket innebär att beslut om byggnation i så fall fattas på felaktiga grunder och på undermålig information.

Planerna är vårdslösa och i viss del olagliga när det kommer till kulturmiljöernas karaktär i både Södra Ängby och Blackeberg. Att grönområde i Södra Ängbys ytterkant är en del av riksintresset väljer förslaget att bortse ifrån enligt de boende.

De påtalar också brist på skolplatser och förskolor, och menar att det inte är tillräckligt att kommunen svarar att det inte finns beslut om detta, men att det kommer.

De boende anser att garagedfarten vid Aroseniusvägen är en helt oacceptabel lösning som får en mycket stor påverkan på trafiken i den delen av riksintresset, där det också går många skolbarn till och från skolan.

329, OS och AB

De boende framför synpunkter som i huvudsak överensstämmer med synpunkterna från Södra Ängby villaägareförening. Se yttrande 310.

De framför ytterligare kritik mot illustrationen på sid 30 i planbeskrivningen, som de menar är felaktig. Den nya bebyggelsen kommer att bli högre än vad bilden ger sken av och bebyggelsen på Börjesonsvägen kommer inte att få utsikt över den nya bebyggelsen.

Vidare kritiserar de även bilden längst ner på sidan 65 som visar befintliga hus utmed Börjesonsvägen med de planerade byggnaderna utmed Blackebergsvägen i bakgrunden bakom vegetation. De boende menar att Blackebergsvägen syns från vissa vinklar och vissa delar av Börjesonsvägen även på sommartid, men framförallt under vintertid. De menar att den planerade

bebyggelsen, i motsats till vad som framgår av planbeskrivningen, kommer att bli synlig från villorna på Börjesonsvägen. Planbeskrivningen är i detta avseende missvisande och vilseledande, och en anledning till att bebyggelse inte bör få ske inom riksintresset.

Sammanfattningsvis menar de boende att planförslaget kommer att påtagligt skada riksintresset för Södra Ängby.

Övriga**262 – PD**

Den yttrande ifrågasätter bebyggelsen och förordar att det istället byggs villor och radhus.

265 – FH

Den boende ifrågasätter bebyggelsens skala.

275 – KP

Boende motsätter sig att grönområde ianspråkats för bebyggelse och ifrågasätter parkeringssituationen med planförslaget.

276 – IW

Den boende ifrågasätter skalan och menar att skogskänslan försvinner. Personen ifrågasätter även parkeringssituationen för Mälarbackens besökare, personal och även besöksparkering till boende i området. Personen oroas även för ökad nedskräpning.

277 – MJ

Den boende motsätter sig planförslaget.

278 – WS

Den boende ifrågasätter att grönska ianspråkats och att förslaget innebär försämrade parkeringssituation.

279 – JR

Den boende menar att natur, kulturarv och levnadsmiljö förstörs genom planförslaget. Personen menar att infrastrukturen inte klarar föreslagen förtätning tillsammans med omgivande förtätningsprojekt.

280 – SB

Den boende anser att planförslaget innebär en försämrade trafik- och parkeringssituation tillsammans med omgivande pågående förtätningsprojekt. Den yttrande motsätter sig projektet och att man ianspråkar grönområden.

281 – NK

Den yttrande ifrågasätter att grönområden ianspråkats för bebyggelse som påverkar faunan negativt.

283 – PH

Den boende anser att planförslaget leder till försämring utifrån miljöaspekter om inte trafiklösningar i området förbättras för kollektivtrafik och vanlig trafik.

285 – PH

Den boende ifrågasätter skalan och anser att bebyggelsen bör sänkas och utgöra ett mellanting mellan husen på motsatt sida gatan och bebyggelsen längs Björnsongatan. Personen menar att bebyggelsen kommer att försämra skogskänslan och anser att grönområden behöver bevaras. Den boende anser även att planförslaget måste ta hänsyn till parkeringssituationen som den anser är ohållbar redan idag.

286 – KM

Den boende motsätter sig planförslaget och ifrågasätter att grönområden ianspråkta för bebyggelse. Den boende uppger även att kollektivtrafiken kapacitetsmässigt inte klarar utbyggnaden. Personen ifrågasätter hur parkering ska lösas för de boende och om man planerat för övrig service som skola och handel. Den boende föreslår att man istället bygger utanför Stockholm. (Ingen kommer heller ha råd att bo här).

290 – SB

Den boende anser att kulturhistoriskt värdefull miljö inte tas hänsyn till och motsätter sig att grönområden ianspråkta för bebyggelse. Personen menar även att infrastrukturen inte klarar trafikökningen som projektet medför och att kollektivtrafiken kapacitetsmässigt inte klarar utbyggnaden.

291 – JL

Den boende anser att projektet förvanskar den ursprungliga tanken om Blackebergs utformning. Personen ifrågasätter varför grönområden och gröna kopplingar ianspråkta för bebyggelse. Den boende anser att detaljplanen bör delas upp i två åtskilda delar för att bevara den gröna kilen och områdets karaktär.

297 – KB

Den boende anser att planförslaget inte tar hänsyn till naturvärden och länken mellan naturreservat och försämrar djurs spridningsmöjlighet. Den boende anser också att områdets gatunät inte klarar av dagens befolkningstäthet gällande parkering, vägar och kollektivtrafik.

Den boende anser även att samhällsservicen i form av skolor, förskolor och vårdinrättningar inte klarar befolkningsökningen som planförslaget medför.

Den boende anser att husens utformning förvanskar områdets karaktär. Tillsammans med omgivande förtätningsprojekt oroas den boende för den samlade påverkan på kulturmiljö, luftkvalitet, samhällsservice, infrastruktur, naturvärden och rekreationsvärden.

304 – CE och SE

De boende menar att föreslagen byggnadshöjd är för hög och dominerar över kulturmiljö och naturvärden och inte bör överskrida befintlig byggnadshöjd i Japanen och Koreanen. De boende ser positivt på att del av tomtmark omvandlas till naturmark som kompensation, men att spridningskorridoren försvagas av planförslaget. De boende anser att hela skogspartiet mellan nya och gamla bebyggelsen i Blackeberg från gränsen till Grimsta till ängen vid Blackeborgsvägen i öster bör införlivas i Grimstareservatet. De boende saknar en analys av konsekvenser för grönstråk och dokumentation av grönkompensation.

318, KS

Boenden menar att det under de senaste åren byggts och håller på att byggas väldigt mycket hus och modulhus i området. Den ena efter den andra grönytan har bebyggts och nu börjar det bli brist på grönytor för det stora antal människor som bor längs med gröna linjen ut mot Hässelby. Även djurlivet behöver grönytor för att djuren ska kunna röra sig till och från Judarskogen.

Trafiken har ökat med den ökande bebyggelsen och luften har blivit sämre. Trängseln är också stor i parker, motionsspår och vid de badplatser som finns vid Mälaren.

Parkeringsituationen är redan problematisk med otillåtna parkeringar som riskerar att blockera för exempelvis räddningstjänsten. Trängseln har också ökat på kollektivtrafiken.

Både Blackeberg och Södra Ängby är fina kulturmiljöer som borde bebyggas med hänsyn till befintliga bostäders utseende. Boenden förstår att fler bostäder behövs i Stockholm, men menar att dessa bostadshus bör byggas någon annanstans i Stockholm så att Blackeberg kan bevara lite av sin attraktivitet som område.

323, JL

Boenden anser att de sex planerade 10-våningshusen blir en stor belastning för Blackeberg och natur runt omkring. De är inte heller anpassade till de lägre liggande radhusen på andra sidan skogsområdet, vilket gör att det blir en blandning av byggnadsstilar och utformningar som inte blir en harmonisk övergång. De närmaste radhusen riskerar även att skuggas av höghuset längst österut på Blackebergsbacken.

Vidare anser boenden att den unika gröna kilen genom Bromma blir väldigt smal med den föreslagna bebyggelsen och föreslår att husen i område C1 och C2 byggs lägre och att höghuset längst österut tas bort. Även huset längst söderut i område A3, närmast Mälaren, borde tas bort ur förslaget.

Den ökande mängden invånare som kommer att flytta till området kommer leda till större påfrestning på service i form av skolor, förskolor och bibliotek, där det redan är trångt. Tunnelbanan är också proppfull på både morgon och kväll redan idag, trots täta turer. Vidare är parkeringen i Blackeberg problematisk och det är svårt att få en parkeringsplats idag. P-talet på 0,6 låter lågt och kommer troligen förvärra denna problematik, anser den boende.

Boenden menar att hen bosatt sig i Blackeberg på grund av stora och energigivande grönområden, och anser att de stora höghusen skulle sänka livskvaliteten. Att ha tillgång till naturen har visat sig ha stor effekt på såväl fysisk som psykisk hälsa. Den boende anser att de befintliga grönområdena bör månas om, och hoppas att åsikterna från de boende beaktas.

330, HR

Boenden skriver att de sträckor längs Blackebergsvägen och Blackebergsbacken som planeras att bebyggas utgör en ovärderlig natur för många människor såväl som djur. Det är en korridor för vilt som hela tiden passerar fram och tillbaka mellan Blackeberg och Södra Ängby, och boplatser för fåglar, insekter och växtlighet. Boenden menar att denna miljö far illa av vision 2030, som går ut på att förtäta så att det blir lika trångt som i innerstaden.

Bekanta till den boende i området har kontaktat stadsbyggnadskontoret, men synpunkterna och protesterna har blivit ignorerade.

Vidare menar boenden att staden, i motsats till vad som skrivs i planhandlingarna, inte har något fokus på ekologiska värden när man föreslår att gamla träd ska fällas. Kompensation för detta med nya träd utmed den planerade Blackebergsvägen kan aldrig ersätta dessa gamla träd. En ökad trafik med ytterligare utsläpp, ökar dessutom de äldre trädens betydelse för upptag av koldioxid.

Boenden menar att staden inte har fokus på kulturhistoriska värden när man trotsar Södra Ängbys riksintresse. Det blir inte heller tryggare av ännu fler människor på en redan överbefolkad plats, snarare mer anonymt och mer otryggt. Stadsbyggnadskontorets påstående om stort fokus på trygghet är befängt.

Slutligen anser den boende att den skogsremsa som ligger mellan Blackebergsbacken och gångstråket bakom Brf Nio längre borde införlivas med Grimsta naturreservat.

331, FD, LD, SH och MÖ

Boenden är kritiska till att staden planerar för så pass omfattande förtätning och komplettering av bostäder i Blackeberg utan att planering av service i form av skolor och förskolor, kollektivtrafik etc. verkar hänga med. Det syns i Blackeberg fler och fler tillfälliga bygglov för förskolepaviljonger, och de boende saknar en övergripande och långsiktig plan för exploateringen i Blackeberg.

De menar att bebyggelsen mellan Södra Ängby och Blackeberg snarare kan verka som en mur mellan områdena än att underlätta att integrera områdena. Integreringen sker också redan idag genom att barnen går i samma skolor, spelar i samma fotbollslag, människor handlar i samma butiker, skriver de.

Vidare anser de boende att de nya husen som föreslås i planförslaget är alltför stora och massiva. De tar inte hänsyn till den tidstypiska arkitekturen i Blackeberg eller Södra Ängby. Blackebergsvägen som idag är en förortsmässig väg, blir med planförslaget både bredare och mer stadslik, vilket avviker från byggnadssättet både i Södra Ängby och Blackeberg. De uppfattar planförslaget mer som ett övergrepp på än en anpassning till den befintliga bebyggelsen. De nuvarande byggnadsplanerna är ett steg mot att prioritera storskaliga hus framför gemensamma ytor och mänskliga värden skriver de.

De boende menar att även de områden som inte utpekats i naturvärdesinventeringen har höga värden och bör bevaras för att fungera som obebyggda gröna rum för både människor och djur.

Avslutningsvis frågar sig de boende när gränsen går för hur många förtätningsprojekt som kan genomföras innan staden byggt sönder Blackeberg till oigenkännlighet.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

Nedan sammanfattas i stora drag de synpunkter, ämnesvis, som har inkommit under samråd och granskning vilka inte har tillgodosetts genom ändringar i planhandlingarna.

- *Överexploatering*: Många boende anser att planförslaget bör minskas eller helt läggas ner i och med överexploatering i området med ökad trafik som följd och då det enligt yttrandena redan råder brist på service, förskola och kollektivtrafik. Flera anser att byggnaderna är för höga och inte möter den befintliga strukturen på ett acceptabelt sätt.
- *Riksintresset Södra Ängby*: Flera yttranden anser att projektet kommer att innebära påtaglig skada på riksintresset och att byggnation inom och angränsande med riksintresset bör utgå. Flera boende och Kulturförvaltningen anser att utfarten från garaget under område A3 bör flyttas från Aroseniusvägen till Blackebergsvägen.
- *Kulturmiljö*: Kulturförvaltningen och flera boenden anser att bebyggelsen i område C2 är för hög och kommer att påverka Blackebergs Gård i för hög utsträckning.
- *Naturvärden*: Flera anser att frågor om naturvärden inte är tillräckligt utredda och att artskyddsförordningen inte är hanterad. Boenden och Miljöförvaltningen anser att grönkompensation behöver beskrivas utförligare.
- *MKB*: Boenden och Naturskyddsföreningen anser att en MKB bör tas fram med tanke på naturmark som förvinns och i och med att dagvatten leds till sjön Judarn.
- *Buller*: Länsstyrelsen anser att plankartan behöver förtydligas gällande buller från trafik.
- *Dag- och grundvatten*: Länsstyrelsen anser att det är olämpligt att leda dagvatten till sjön Judarn. En BRF vill ha en utredning som förtydligar ev. påverkan på grundvattnet.
- *Solstudier*: Solljusstudier efterfrågas på vintern av boenden.
- *Trafik*: Trafikkontoret anser att det bör utredas annan lösning än busshållplats där buss stannar i gatan. Flera boende och Trafikförvaltningen saknar en specifik trafikutredning till detaljplanen.
- *Parkering*: Kritik finns både mot att parkeringstalet är för högt och att det är för lågt.

Föreslagna förändringar till antagande

Utifrån inkomna synpunkter under granskningen föreslås följande justeringar göras till antagandehandlingarna:

Plankarta

- Det södra läget för E-område vid Blackebergsbacken är borttaget från planområdet.
- Krav har ställts på bjälklaget ovan garaget, öster om Blackebergsbacken, för att det ska kunna tåla ett jorddjup som medger kraftigare grönska.
- Bestämmelsen n1 har kompletterats. Bostadsgårdarna har fått ett krav gällande hur stor yta som får hårdgöras.
- Bestämmelse, f3, har lagts till vilken medger bullerplank på kvartersmark på kvarteret närmast Södra Ängby bollplan.
- I bestämmelsen för x-området på kvartersmark, öster om Blackebergsvägen, har *cykeltrafik* tagits bort. Intensionen har hela tiden varit att stråket ska vara endast ett gångstråk. Ett stråk anpassat för endast gångtrafik går att göra smalare vilket blir bättre anpassat för platsen. Cykelbana anläggs längs med Blackebergsvägen.
- Ett u-område har lagts till på kvartersmark för befintliga ledningar, precis söder om Aroseniusvägen.
- Användningen P, parkering, har tagits bort på för fastigheten öster om Blackebergsvägen då detta inte behövs för att anlägga det tänkta parkeringsgaraget. Istället har g, *gemensamhetsanläggning*, lagts till på fastigheten för att tydliggöra att garaget även ska rymma bilparkering för den nya bebyggelsen väster om Blackebergsvägen.

Planbeskrivning/Övrigt

- Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivningar gällande de ändrade bestämmelserna på plankartan.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett avsnitt gällande hur projektet har arbetat med de förslag som kulturmiljöanalysen föreslagit för att minska påverkan på Södra Ängbys riksintresse.
- Markmiljöutredning för fyllnadsmassorna vid Blackebergsbacken har kompletterats till antagandehandlingarna.
- Två av dagvattenutredningarna har reviderats.

Utöver ändringarna angivna ovan har redaktionella ändringar gjorts i plankarta och planbeskrivning till antagande.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen samt att revideringarna inte är av den karaktären att de kräver en ny granskning.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Den planerade bebyggelsen innebär att ett värdefullt tillskott av bostäder kan skapas i ett attraktivt och kollektivtrafikhärläge.

Bebyggelsen medverkar till att bygga samman stadsdelarna Blackeberg och Södra Ängby i enlighet med översiktsplanens mål. Bebyggelsen planeras efter befintliga vägar som rustas upp, istället för att bygga helt ny infrastruktur.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det finns intressekonflikter inom ett antal frågor. Främst handlar det om en önskan hos många boende att behålla grönområden, undvika bebyggelse inom riksintresset Södra Ängby samt undvika att öka trafikbelastningen i området. Dessa intressen ska vägas mot ett starkt allmänintresse att skapa bostäder.

Riksintresset Södra Ängby bedöms påverkas genom att läsbarheten av kulturmiljön minskar, liksom grönskan som är en del av uttrycket för riksintresset. Kontoret bedömer att påverkan inte kommer innebära en påtaglig skada på riksintresset. En sammanhållen gestaltning har tagits fram för bebyggelsen, med höga krav på materialitet, för att förslaget ska anpassas till den befintliga bebyggelsen och kulturmiljövärdena i Blackeberg och Södra Ängby. Planförslagets påverkan på befintlig bebyggelse och på kulturmiljön bedöms bli måttlig.

Områden med identifierade naturvärden kommer att påverkas, i synnerhet området direkt väster om Blackebergsvägen. Enligt framtagna utredningar anses arterna knutna till tallar och ekar fortfarande kunna fortleva och sprida sig inom området. Stadsbyggnadskontoret anser att de naturvärden som går förlorade är acceptabla. Bestämmelser på plankartan ställer krav på återställande så att mark mellan byggnaderna ska anpassas till befintlig naturmark. I exploateringsavtalet kommer viten införas på bevarandevärda träd för att minska påverkan under genomförandet.

Förslaget innebär att stadsdelarna Blackeberg och Södra Ängby kommer att bli mindre åtskilda än i dagsläget. Upprustade stråk och mötesplatser kan bidra både till en större integrering mellan områdena och till att den upplevda tryggheten kan öka längs med stråken.

Kontorets sammanfattande bedömning är att relevanta avvägningar har gjorts mellan stadens mål och de synpunkter som framkommit i planprocessen.

Karin Norlander
planchef

Tua Sandberg
stadsplanerare