

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för Hammarbyhöjden 1:1 i stadsdelen Björkhagen i Stockholm Dp 2014-00357**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Utställning/granskning.....	2
<b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>	<b>3</b>
Remissinstanser .....	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	14
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosätts .....</b>	<b>34</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>34</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>36</b>

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra uppförande av ett flerbostadshus med cirka 41 lägenheter i en L-formad byggnadskropp vid korsningen Malmövägen/Ystadsvägen. Malmövägens sträckning flyttas i sidled och rätas upp i samband med exploateringen för att skapa en mer trafiksäker korsning i mötet med Ystadsvägen. Flytten av vägen ger också mer plats för det planerade bostadskvarteret.

Planförslaget skickades ut för granskning 2018-08-29 – 2018-09-26. Under granskningen har 8 yttranden inkommit. Till följd av en administrativ miss under första granskningstiden gick planen ut på en ny granskning 2018-12-12 – 2019-01-23. Under granskning 2 har 18 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget men framför synpunkter i sak, vad gäller planbestämmelse som reglerar att startbesked ej får ges innan markens lämplighet är säkerställd för sitt ändamål ur ett

föroreningsperspektiv, rättelse av avfallshantering och tunnelbanans läge mot Malmövägen. En bostadsrättsförening och tio boende har haft synpunkter på kvartersområdets utformning, placering och volym. De har även haft synpunkter på att planhandlingar inte möjliggör för en ny anlagd gångväg från deras fastighet till Malmövägen, då den befintliga gångstigen kommer i konflikt med utvecklingen av föreslagen bebyggelse och tillgängliggörandet av Malmövägen. Stigen förvaltas inte av staden.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Planbestämmelse införs som reglerar att startbesked för väsentligt ändrad markanvändning får endast ges under förutsättning att markförorening avhjälpes och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten.
- Information om avfallshanteringen justeras.
- Information om BTA kommer kompletteras i planbeskrivningen.
- Planbestämmelse om störningsskydd införs, som reglerar att byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage.
- Planbestämmelse om plantering av träd justeras så att placering av träd ska beaktas vid fönstersättning av byggnad så utrymning inte påverkas.
- Markanvändningen T1 tas bort från plankartan och ersätts med PARK.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförande av ett flerbostadshus med cirka 41 lägenheter i en L-formad byggnadskropp vid korsningen Malmövägen/Ystadsvägen. Malmövägens sträckning flyttas i sidled och rätas upp i samband med exploateringen för att skapa en mer trafiksäker korsning i mötet med Ystadsvägen. Flytten av vägen ger också mer plats för den planerade bebyggelsen.

### **Utställning/granskning**

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2018-08-29 – 2018-09-26. Till följd av en administrativ miss under

första granskningstiden gick planen ut på en ny granskning 2018-12-12 – 2019-01-23. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget kunde granskas under tiden 2018-12-12 – 2019-01-23 i FYRKANTEN Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets ordinarie öppettider. samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **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 har inget att erinra mot planförslaget enligt 5 kap. 22 § PBL.

### **Övrigt**

Länsstyrelsen instämmer i konsultens bedömning om att vidare utvärdering alternativt undersökning bör genomföras där föroreningssituation påvisats. Detta för att säkerställa att det inte finns någon risk för människors hälsa. Vidare bör det införas en planbestämmelse i plankartan om att startbesked ej får ges innan markens lämplighet är säkerställd för sitt ändamål ur ett föroreningsperspektiv (eller annan lydelse med motsvarande innebörd).

### **Yttrande för granskning 2, 13 december 2018:**

Då ingen ändring har gjorts i sak gällande granskning två för detaljplan för del av Hammarbyhöjden 1:1, område vid kvarteret Tjockan i stadsdelen Björkhagen i Stockholm, Dp 2014-00357 vidhåller länsstyrelsen vad som framfördes i yttrandet från 2018-09-21, Länsstyrelsens dnr 402-38199-2018.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret kommer att komplettera med en planbestämmelse i plankartan som reglerar att startbesked för väsentligt ändrad markanvändning får endast ges under förutsättning att markförorening avhjälpes och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten.*

*Efter dialog med Länsstyrelsen 2019-01-31 ser Stadsbyggnadskontoret att yttrandet som inkom 13 december 2018 som utredd och tillgodosedd.*

Stockholm Vatten och Avfall  
Stockholm Vatten och Avfall har följande synpunkter på aktuellt förslag till detaljplan.

Efter mailkonversation med planhandläggare framkom att det planeras för mobil sopsug med terminal i huset med långsida mot Malmövägen. Tömning kommer ske genom att sopbil angör vid Malmövägen och ansluter till terminalen via fasaden. I den föreslagna planbeskrivningen finns tvetydiga formuleringar avseende avfallshanteringen som bör ses över. I de illustrationsplaner som presenteras på sidorna 17-18 markeras sophämtning samt en angoringsplats för sopbil på Malmövägen medan det under Teknisk försörjning/Avfall står skrivet att hämtning sker från Ystadsgatan. Informationen i detta stycke bör uppdateras.

Stockholm Vatten och Avfall förordar alltid maskinella insamlingssystem vid nybyggnationer och ser positivt på att mobil sopsug planeras för projektet. Ur teknisk synpunkt kan flera avfallsslag sorteras separat i en mobil sopsugsanläggning, men kombinationen av tillgång till yta och buller vid tömning gör att insamlingen bör avgränsas till max två, dvs. restavfall och matavfall. Detta betyder att kompletterande insamlingssystem för övriga avfallsslag behövs. Avståndet mellan dockningspunkten och hämtfordonets angoringsplats får vara högst 5 m radiellt mellan dockningspunkt och sopsugsarmens fäste. Observera att dockningspunkt inte kan placeras framför hämtfordonet. Se övriga riktlinjer för mobil sopsug i Projektera och bygg för god avfallshantering.

För att öka insamling och återvinning av förpackningar och tidningar rekommenderas att fastighetsnära insamling alltid planeras in och ges utrymme vid nybyggnationer, t ex via kärl i miljörum/sophus. För att säkerställa hämtning och god arbetsmiljö gällande kärllhämtning bör följande beaktas:

- Transportvägen från miljörum till sopbilens angoringsplats ska vara hårdgjord och plan, lutning bör inte överstiga 1:20.
- Avståndet mellan hämtfordon och kärl ska vara så kort som möjlig, högst 10 m rekommenderas.
- Arbetsutrymme för hämtpersonal framför avfallsbehållare bör vara minst 1,5 m.

Fastighetsägaren ska i enlighet med stadens lokala avfallföreskrifter möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall, antingen via soprum eller via uppställningsplats för container.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras och angöras inom området. Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt. T.ex. kan en lastzon upprättas för att säkerställa att övrig trafik kan framföras även under hämtning. Angöring och behov av lastplats/p-förbud ska hanteras i tidigt skede.

Fullständiga riktlinjer framgår av Projektera och bygg för god avfallshantering.

*Observera att yttrandet endast berör avfallshanteringen.*

#### **Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019:**

Med anledning av underrättelse om granskning för planförslaget daterat 2018-11-30 har Stockholm Vatten och Avfall AB, nedan kallat SVOA, följande att meddela ur va-teknisk synpunkt:

##### *Dagvattenhantering*

Dagvattenutredning daterad 20180917 anger att projekterade skelettjordar inom detaljplanen inte uppfyller Stockholms stads åtgärdsnivå för fördröjning av dagvatten. Detta måste hanteras i följande projektering.

SVOA förväntar sig att det i följande projektering även redovisas konkreta dagvattenlösningar på kvartersmark för att säkerställa att åtgärdsnivån uppfylls.

##### *Dricksvatten*

För planens genomförande så vill SVOA förtydliga att befintlig dricksvattenledning i Malmövägen måste flyttas till nytt läge i den nya gatans sträckning. Denna nya sträckning för dricksvattenledning måste vara färdigbyggd och driftsatt innan den gamla ledningen kan tas ur drift.

##### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Planhandlingarna kommer justeras informationen om avfallshanteringen så att rätt hantering presenteras, vilket är att sophanteringen sker från Malmövägen genom sopsug.*

*Kompletterande insamling föreslås ske i befintligt källsorteringsutrymme på Malmövägen. Förslaget uppfyller avståndskravet mellan dockningspunkten och hämtfordonets*

*angöringsplats. Planen har undersökt och kan säkerställa att de hämtfordon som används vid avfallshantering kan angöras inom området.*

*Vad gäller rekommendationen av fastighetsnära insamling så kommer inte denna fråga att utredas under detaljplaneskedet.*

*Dagvattenutredningen som tagits fram för Malmövägen 2019 visar att åtgärdsnivån om ett omhändertagande av 20 mm enligt Stockholms stad uppnås inom systemhandling. Således uppfyller projektet stadens krav. Projektet kommer inte påverka miljökvalitetsnormerna för vatten negativt.*

*Dagvattenlösningarna inom kvartersmarken kommer hanteras vid projektering.*

*Dricksvattenledningen som idag ligger i Malmövägens befintliga sträckning kommer flyttas.*

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

#### **Yttrande för granskning 2, 13 december 2018:**

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Trafikverket

Trafikverket har i samband med samråd yttrat sig över föreliggande detaljplan. I detta skede har Trafikverket inga ytterligare synpunkter.

Stockholm Exergi

Fjärrvärme/Fjärrkyla: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. Där Malmövägen möter Ystadsvägen efter att Malmövägen rätats ut (enligt plankartan) hamnar Stockholm Exergis servicebrunn mitt i korsningen. Det är olämpligt och brunnen måste flyttas eller byggas bort. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt.

**Yttrande för granskning 2, 14 december 2018:**

Stockholm Exergi har inget att erinra i rubricerat ärende.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Ärendet om den befintliga servicebrunnens läge då staden väljer justera Malmövägens sträckning har hanterats i ledningssamordningen.*

Luftfartsverket

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen lämnade synpunkter under samrådet och har följande synpunkter på granskningsförslaget.

Då trafikförvaltningens synpunkt i samrådet avseende vägutformning och RiBuss inte har blivit tillgodosedd kvarstår denna synpunkt.

*Störningar och risker*

*Buller*

Då planerade bostäder ligger inom 50 meter från tunnelbanans ovanjordsspår vill trafikförvaltningen att en stomljudsutredning tas fram samt att plankartan kompletteras med följande bestämmelse: "Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage."

*Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik*

*Tunnelbana*

Trafikförvaltningen har redan under samrådsskedet lyft att riskerna främst under genomförandet av planen och dess påverkan på tunnelbanan och dess anläggning behöver hanteras. Riskerna avser främst sprängarbeten och arbete med slänten i direkt anslutning till tunnelbanan men även genomförandet av den nya bebyggelsen i det fall lyftkranar behöver användas.

Trafikförvaltningen ser positivt på samhällsutvecklingen och möjligheter till ökat bostadsbyggande och har samtidigt uppdrag att säkra den regionala kollektivtrafiken. Det innebär att trafikförvaltningen alltid söker en lösning att möjliggöra stadsutveckling i kombination med att minimera riskerna för påverkan på befintlig kollektivtrafik. Då trafikförvaltningen inte har

i uppgift att finansiera stadsutvecklingen kräver det av kommuner, byggherrar och andra som önskar utföra åtgärder inom 50 meter från anläggningen, att denna part finansierar en del av den samverkan som krävs för att genomföra projektet utan att riskera påverkan på kollektivtrafiken.

Såsom det framgår av planbeskrivningen måste genomförandet av detaljplanen ske så att tunnelbanans anläggning och trafik inte påverkas. Detta kan endast garanteras genom ett antal åtgärder, vilka bland annat innebär tillfälliga åtgärder i anläggningen samt kontroll och samordning med ett flertal olika funktioner på trafikförvaltningen samtidigt. För denna samordning erbjuder därför trafikförvaltningen en produktionssamordnare och sakkunniga som hjälper det externa projektet med detta. Den nedlagda tiden, samt tiden för det arbete som utförs avvara underhållsentreprenörer och i några fall även trafikoperatörer, debiteras den externa parten.

#### *Avtal*

I de fall extern part inte tar på sig dessa kostnader tvingas trafikförvaltningen avstå från denna samordning. Det för med sig att trafikförvaltningen inte kan garantera anläggningens och trafikanternas säkerhet och får till följd att trafiken måste stoppas för att inte riskera indraget trafiktillstånd. Innan detaljplanen antas måste därför genomförandavtal tecknas mellan staden och trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen arbetar därför alltid för att genomförandavtal ska tecknas med de parter som avser bygga eller anlägga inom 50 meter från anläggningen, innan detaljplanen antas. Trafikförvaltningen har samhällsekonomi i fokus som argument för detta.

#### *Buss*

Trafikförvaltningen har granskat Malmövägens föreslagna utformning som inte uppfyller kraven i RiBuss, något som vi även yttrade oss om i samrådet. Då körbanan endast är 6,5 meter och kantstensparkeringen 2 meter blir det svårt att köra busstrafik på aktuell sträcka. Enligt RiBuss bör måtten istället vara 7,0 respektive 2,5 meter.

#### *Plankarta*

Trafikförvaltningen ställer sig vidare frågande till varför den nya planen ändrar markanvändning från "T" till "PARK", i förhållande till nu gällande plan. Tunnelbaneanläggningen har inte ändrats sedan den nuvarande detaljplanen vann laga kraft. Det motiveras inte heller i den nya detaljplanen varför markanvändningen ska ha ett annat ändamål. Det bör framgå av planbeskrivningen vilken



konsekvens denna ändring medför för den befintliga tunnelbaneanläggningen.

### **Yttrande för granskning 2, 21 januari 2019:**

Trafikförvaltningen lämnade synpunkter under granskning vilka fortfarande kvarstår. Nedan följer dock några punkter som är värda att lyfta igen då det har påverkan på trafikförvaltningen anläggning.

#### *Buss*

Sektionen för Malmövägen ärt fortfarande inte utformad enligt Ri-Buss vilket är beklagligt då trafikförvaltningen kör ersättningstrafik för tunnelbanan på denna sträcka.

#### *Tunnelbana*

Trafikförvaltningen har under samråd- och granskningsskedet lyft att riskerna under främst genomförandet av planen men också dess påverkan på tunnelbanan och dess anläggning behöver hanteras. Riskerna avser främst sprängarbeten och arbete med slänten i direkt anslutning till tunnelbanan men även i det fall lyftkranar behöver användas.

Såsom det framgång av planbeskrivningen måste genomförandet av detaljplanen ske så att tunnelbanans anläggning och trafik inte påverkas. Detta kan endast garanteras genom ett antal åtgärder, vilka bland annat innebär tillfälliga åtgärder i anläggningen samt kontroll och samordning med ett flertal olika funktioner på trafikförvaltningen. Dessa åtgärder är ännu inte säkerställda.

#### *Avtal*

Trafikförvaltningen ser risker för tunnelbanan under genomförandet av flytt av Malmövägen och släntarbetena. Trafikförvaltningen framhåller därför att genomförandavtal för Stadens arbeten ska tecknas innan detaljplanen antas.

#### *Plankarta*

Planområdet har justerats utefter tidigare yttrande, så att i princip all T-mark tagits bort vilket trafikförvaltningen ser som positivt. Däremot så berörs delar av befintlig plan (Dp 5115A) fortfarande. Staden har inte säkerställt med trafikförvaltningen att T kan ändras till PARK utan att tunnelbanans rådighet påverkas av det.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Plankartan kommer kompletteras med en planbestämmelse som reglerar att byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljusnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage.*

*Detaljplanen hanterar genomförandet så att tunnelbanans anläggning inte påverkas negativt. Staden genom Exploateringskontoret ansvarar för att erforderliga avtal tecknas med Trafikförvaltningen.*

*Malmövägen har utformats för att möta krav utifrån olika intressen.*

*I liggande förslag har den yta som nu är planlagd som tunnelbana (T1) istället föreslagits att planläggas som PARK. Exploateringskontoret har, vid kontakt gällande avtal, meddelat att ytan kommer planläggas som allmän plats (PARK respektive GATA) då man i avtalsdiskussionen gemensamt konstaterat att ytan inte innehåller någon anläggnings- eller konstruktionsdel.*

Stadsmuseet

**Yttrande för granskning 2, 2 januari 2019:**

För förslag till detaljplan Hammarbyhöjden 1:1 i stadsdelen Björkhagen, Dp 2014-00357 har Stadsmuseet inget ytterligare att tillägga än det som tidigare framförts i samrådet.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till att tillskapa nya bostäder och verksamheter i ett centrum- och kollektivtrafiknära läge med ett bra utbud av service. Kontoret är positivt inställt till förskjutning och flytten av Malmövägen då det ger mer användbar yta mark. Trafikkontoret ser positivt på att Malmövägen kompletteras med bredare gångbanor och anlägger cykelbanor.

*Planområde och användningsgränser*

Planområdet bör utökas till att omfatta hela korsningen med Ystadvägen och en sträcka av Ystadvägen förbi det planerade huset. Detta för att förmedla avsikten att göra förändringar i gatan även här. Även om inte planbestämmelsen behöver ändras utan förblir gata.

Grönytan utmed tunnelbanans spår är markerad som parkmark.

Trafikkontoret önskar att denna kunde markeras som gatumark men illustreras grön. T.ex. genom den äldre bestämmelsen gatugrönt ej avsett att fastställas. Detta medför att kontoret vid behov kan lägga snö där, att stadsdelen slipper skötseln för marken och att eventuella framtida förändringar av gatans utformning t.ex. utbyggnad av busshållplatser eller motsvarande har större frihet och inte behöver genomgå ytterligare detaljplaneprocess.

Det är något otydligt vad som avses med ringarna på prickmark, på den inzoomade delen.

#### *Gator och trafik*

Den nya sträckningen av gatan med en mer trafiksäker anslutning mot Ystadsvägen är positiv liksom att Malmövägen blir mer tillgänglig. De nya cykelbanorna är en stor förbättring jämfört med dagens utformning med cykling i blandtrafik.

I detaljplanen bör det lämnas öppet för hur gatusektioner utformas. Det är illustrationslinjer redovisade längs Malmövägen som bör utgå.

I planbeskrivningen står att parkering fortsättningsvis kommer att ske på den västra sidan men sektionen visar parkering på Malmövägens östra sida. Parkering för rörelsehindrade ska kunna anordnas på tomtmark och bör redovisas i detaljplan, de ska placeras tillgängligt och med tillräckligt tilltagna ytor.

Det framgår inte hur många BTA bostadsyta det planeras för. Därmed går det inte att kontrollera om antalet cykelparkeringsplatser stämmer. För parkering av cykel på gårdsmark ska möjlighet till ramlåsning finnas samt bör väderskyddad cykelparkering eftersträvas.

I planbeskrivningen står på sid 25 att avfallstömning sker från Ystadsvägen, detta bör ändras till Malmövägen då in- och utfart till garaget är markerat på plankartan på Ystadsvägen.

Det är bra att förslaget kommer kunna uppfylla stadens riktlinjer för tillgänglighet. Däremot tas den befintliga gångstigen norr om den nya byggnaden bort vilket tar bort en gen koppling.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Syftet med ringarna som förekommer på ytan som illustreras som B (bostäder) är att visa vilken yta som omfattas av användningen. Bestämmelsen B och ”trappa” (som är en illustrationstext) får inte plats på denna yta, och därför dragits ut så att plankartan blir lättläslig. Ringarna illustrerades på detta vis så att de inte missuppfattas som prickar som förekommer på prickmarken.*

*Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att ytan närmst tunnelbanans sträckning lämpar sig för PARK.*

*Illustrationslinjerna som dragits längs Malmövägen reglerar inte gatusektionens utformning. Således lämnas det öppet hur gatusektionen ska utformas.*

*Planbeskrivningen revideras vad gäller sektionen och var parkering ska förekomma på Malmövägen. Parkering för rörelsehindrade sker i garage under föreslagen bebyggelse.*

*Andel BTA bostadsyta kommer kompletteras i planbeskrivningen så att det går att kontrollera antalet cykelplatser kopplade till bebyggelsen. I kvarteret planeras för cirka 4 229 kvm ljus BTA samt 620 kvm mörk BTA.*

*Planhandlingarna kommer justera informationen om avfallshanteringen så att rätt hantering presenteras, vilket är att sophanteringen sker från Malmövägen genom sopsug.*

*I detaljplanens syfte ingår att säkra en god tillgänglighet genom området genom att rusta upp, trygga och tillgängliggöra Malmövägen och Ystadsvägen. Idag har Malmövägen 8 procents lutning och staden har för avsikt att ta ner denna lutning för att skapa ett mer tillgängligt gaturum. Lutningen kommer därmed bli 5 procent istället. Till följd av denna sänkning kommer höjdskillnaden mellan Malmövägens nya läge och befintlig naturmark (där gångstigen går idag) bli ca 2 meter. Den gångstig som finns idag uppfyller inte krav på en gångbana som staden ställer bl.a. gällande tillgängliga lutningar, bredd och beläggning och förvaltas inte av staden. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är lämpligt att anlägga en ny tillgänglighetsanpassad gångbana genom naturområdet eftersom det skulle krävas stora ingrepp i den delvis branta terrängen. Naturområdet skulle därmed förlora en avsevärd del av sin naturliga karaktär. Genom den planerade upprustningen av Malmövägen och Ystadsvägen bedömer Stadsbyggnadskontoret att tillgängligheten genom området blir fullgod och att de negativa konsekvenserna är relativt begränsade.*

Råd för funktionshindersfrågor  
Rådet beslutar att lämna följande punkter:

Pröva om projektet kan inkludera ett antal LSS-lägenheter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande  
*Planhandlingarna kan inte reglera upplåningsformer av lägenheter, och kommer således inte kunna tillgodose denna synpunkt.*

#### Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har av stadsbyggnadskontoret (SBK) fått möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömning (2015- 03 - 02) och samråd (2 016- 12- 19).

I samrådet påpekade SSBF att det är tveksamt om avståndet 50 meter i lätt terräng för bärande av stegutrustning efterlevs. Det framgår inte tydligt ur varken brandskyddsbeskrivning eller planbeskrivning om detta uppfylls. SSBF anser vederbörligen att utrymningslösningen behöver revideras och förtydligas innan den föreslagna bebyggelsen kan anses som lämplig. Därtill bör planbestämmelsen som anger att minst 3 träd ska planteras längs med gata ses över då detta kan hindra möjligheten till utrymning med hjälp av stegbil.

#### **Yttrande för granskning 2, 3 januari 2019:**

SSBF vill anför, på samma sätt som gjorts flera gånger tidigare i flera skeden, att möjligheten till utrymning vid brand inte är säkerställd. Det som står skrivet i planbeskrivningen är direkt taget ur ”utlåtande gällande brand för detaljplan” och är obegripligt och ofärdigt. Trappan till baksidan som redovisas i samma utlåtande ser ut att vara för snäv för att medge alternativ utrymning via rättningstjänstens bärbara stegutrustning. Om larmadress vid inträffad händelse är den norra delen av huset och stegutrymning förväntas ske från baksidan kommer avståndet 50 meter att vida överskridas om inte tanken är att uppställningsplats nås genom att gå norr om huset (vilket inte redovisas i tillhandahållna underlag).

Detaljplanen kommer således resultera i att byggnaden behöver utföras med Tr2-trapphus.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Avståndet mellan väg där räddningstjänsten kan parkera och dit de behöver bära stegen är ca 30 meter. Stadens tolkning är att höjdkurvorna inte innebär att räddningstjänsten behöver klättra eller riskerar att halka ner utan kan ta sig runt huset.*

*Övriga lägenheter nås från gatan och den lägenhet som är enkelriktad i mitten av huset utryms via trapphus Tr2 varpå bärbar stega inte erfordras. I senare fall kan räddningstjänsten kunna ta sig igenom huset.*

*Planbestämmelsen om plantering av träd (n1 i plankartan) kommer justeras så att placering av träd beaktas vid fönstersättning av byggnad så att utrymning inte påverkas.*

### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen**

Brf Björkhagen 1

#### **Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

Bostadsrättsföreningen Björkhagen 1 har tagit del av den remitterade detaljplanen och lämnar härmed två yrkanden och en rad synpunkter, med innebörden att planen behöver omarbetas.

#### *Grönstruktur*

Den nya översiktsplanen anger målet att "Stockholm ska vara en stad för alla med täta och sammanhållna stadsmiljöer där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer.". Kvaliteter i det gröna ska tas tillvara och gröna strukturer är centrala i stadsutvecklingen. Gällande riktlinjer understryker värdet av naturområden och ekosystemtjänster. Dessa kvaliteter behöver i vissa fall givetvis ställas mot behovet av nya bostäder, men i det aktuella fallet anser de att avvägningen sker på ett felaktigt sätt. Detaljplanen är inte utformad med lagstadgad hänsyn till naturvärden enligt 2 kap 3§ plan- och bygglagen (2010:900) varken utifrån allmänna eller enskilda intressen. Förslaget innebär, i samband med övrig föreslagen nybyggnation i närområdet, att det gröna stråket och spridningskorridorerna mellan Nackareservatet och Nytorps gärde skärs av i orimlig grad.

De yrkar att detaljplanen, som strider mot PBL 2:3, inte antas. En ny detaljplan behöver upprättas, i vilket behovet av grönstruktur långt bättre tillgodoses, vilket bl.a. innebär att det föreslagna huset förläggs så att all, eller merparten av, skog och naturmark mellan befintlig och föreslagen ny bebyggelse bevaras.

#### *Boendemiljö*

Enligt 4 kap 36§ plan- och bygglagen (PBL) ska detaljplaner utformas med hänsyn till befintlig bebyggelse. Även på denna punkt är avvägningen felaktig, och till oproportionerlig nackdel för de boende i området. För det första innebär förslaget att närmiljön försämras, inte minst för de många barn som dagligen utnyttjar den skogsdunge vid hörnet Ystadsvägen-Malmövägen som föreslås exploateras. Naturmark nära bostäder är viktig för barns hälsa och utveckling. Därför bör skogsdungen bevaras och det föreslagna huset och Malmövägens nya sträckning flyttas närmare tunnelbanan. Gång- och cykelbanan bör läggas dubbelriktad öster om Malmövägen, så att gående och cyklister slipper att upprepat korsa Malmövägen på väg till eller från skola och centrum. För det andra är det föreslagna huset överdimensionerat. Det samspelar inte med befintlig bebyggelse i skala, proportion, byggnadsmaterial och

färgsättning som områdesprogrammet stipulerar. Avståndet till huset Ystadsvägen 111-113 är fortfarande oproportionerligt kort och oförenligt med 3kap 9 § PBL; detta gäller särskilt ljusinsläpp och insyn med tanke på det nya husets storlek. Exploateringen minskar därmed värdet på bostadsrätterna och försämrar föreningens ekonomi på ett orimligt sätt. Även detta talar för att det föreslagna huset flyttas västerut intill tunnelbanan, eller i vart fall på ett avstånd minst motsvarande avståndet mellan befintliga hus på Ystadsvägen 111-127. Huset bör heller inte byggas så högt som föreslås; insläpp av solljus och anpassning till befintlig bebyggelse bör följa Boverkets rekommendationer.

De yrkar att detaljplanen inte antas, då den av nämnda skäl enligt vår bedömning strider mot gällande plan- och bygglagstiftning genom en oproportionerligt stor störning för dagens boende. Huskroppen behöver flyttas rejält västerut och behöver utformas i samma storlek, form och höjd som befintlig bebyggelse.

#### *Gångstigen Understensvägen-Malmövägen*

Den gångväg som idag förbinder Malmövägen med huset Ystadsvägen 111-113, genom en räcka av portaler - specialritade för just denna förbindelse - och vidare mot Ekobyn i Understenshöjden föreslås ledas om ut mot Ystadsvägen. Det skulle avskära en för de boende i kvarteret, liksom för boende på andra sidan Understensvägen, viktig förbindelse för fotgängare. Med nuvarande förslag skärs promenadsträckan från Ekobyn till Malmövägen av. Det förtar de befintliga husens utformning. Det är inte bra i sig och det ter sig även sannolikt att fotgängare kommer att skapa egna stigar över nybyggets gård. Gångstigen bör därför bevaras, vilket är möjligt om skogsmarken i huvudsak, enligt synpunkter ovan, också bevaras.

De yrkar att den nuvarande gångstigen i allt väsentligt bevaras.

#### *Grundvatten*

Såsom föreningen tidigare påpekat har, enligt uppgift på samrådet, inga grundvattens- eller hydrogeologiska undersökningar genomförts. Då BRF Björkhagen redan har betydande problem med inträngande vatten i källarförråd behöver noggranna undersökningar göras innan byggstart och eventuell inverkan på befintliga fastigheter analyseras och förebyggas. De ser gärna att BRF ges en garanti på 5-10 år varigenom byggherren åtar sig att bekosta eventuella nödvändiga åtgärder som orsakats av nybyggnationen.

De yrkar att grundvattenfrågan utreds och att förebyggande åtgärder vidtas i linje med vad som ovan anförts.

#### *Dagvatten*

Dagvatten kommer enligt bilaga 1 i förslaget att flöda i ett avskärande dike ner mot Ystadsvägen 113. Öster om Ystadsvägen 111 leder ett svackdike vatten ner mot Ystadsvägen. Det framgår inte av dagvattenutredningen huruvida planen tar hänsyn till befintliga problem med avrinning vid Ystadsvägen 113 och

eventuell påverkan på uteplatsen vid Ystadsvägen 111 (syns ej på kartan).

De yrkar att dagvattenutredningen kompletteras på denna punkt och planen tar hänsyn till befintliga problem med avrinning vid Ystadsvägen 113, samt förebygger påverkan på befintlig uteplats vid Ystadsvägen 111.

#### *Cykelparkering och flöde mellan husen*

Den cykelparkering som planeras mellan nybyggnationen och Ystadsvägen 111 skulle innebära ett onödigt stort flöde av människor precis utanför uteplats och balkonger. De föreslår att kapaciteten på övriga cykelparkeringar ökas för att begränsa flödet av människor mellan de båda husen, där utrymmet redan är mycket begränsat.

De yrkar att planen omarbetas med det anförda som utgångspunkt.

#### *Innergårdens inverkan på befintlig bebyggelse*

Nybyggnationens innergård kommer att ligga i så gott som ständig skugga. Det är förvånande att planen inte i högre utsträckning inspireras av de välplanerade och solbelysta innergårdarna på Ystadsvägen 111-127, som nyttjas flitigt av både barn och vuxna. De ser en överhängande risk att boende i det nya huset föredrar att nyttja gårdarna på Ystadsvägen 111-127. De välkomnar gäster men anser att gårdarna inte är dimensionerade för detta. Vidare kommer nybyggnationens innergård ligga cirka 3 meter högre än husgrunden på intilliggande byggnad på Ystadsvägen 111-113. Tillsammans med ett nödvändigt fallskydd skulle detta innebära att en vägg om kanske 4,5 meter avses byggas framför flera av lägenheterna i Tjockan 1, vilket kraftigt skulle påverka ljusinsläpp och insyn och därmed värdet på dessa fastigheter. Det behöver motverkas genom anpassning av den nya innergården.

De yrkar att den nya innergården anpassas och läggs i höjd med övriga innergårdar på Ystadsvägen, alternativt att avståndet mellan husen ökar betydligt, så att miljöförhållanden i befintliga bostäder inte försämras.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Stadsbyggnadskontoret anser att ianspråktagandet av naturmark i planområdet är godtagbar då den har ett lägre ekologiskt värde. Stadsbyggnadskontoret bedömer att naturområdets värden inte är av sådan vikt att det ska hindra spridningsvägarna för djur om platsen bebyggs. Inga träd har beskrivits vara av avgörande ekologisk betydelse. Kontoret tar hänsyn till det bostadsbehov som råder i hela Stockholm, och har gjort avvägningen att en viss del av naturmarken kan tas i anspråk i syfte att skapa flera bostäder.*



*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar som står på s. 12.*

*Grundvattennivån har studerats i den geotekniska utredningen som togs fram för detaljplanen. Utredningen visar att det inte förekommer problem med grundvattennivån på den föreslagna kvartersmarken. Vad gäller inträngande vatten i källarutrymmen handlar det snarare om inträngning av dagvatten, inte grundvattennivån.*

*Enligt den dagvattenutredning som tagits fram så visar den inte på någon koppling mellan kvartersmarken och den dagvattensituation som finns angränsande fastighet på Ystadsvägen (Ystadsvägen 111 och Ystadsvägen 113). Dagvattnet kommer hanteras på den föreslagna kvartersmarken och planeras inte ledas vidare till grannfastigheten.*

*Vad gäller cykelparkering och flöde mellan den föreslagna och befintliga bebyggelsen, så har cykelparkeringen beräknats på antalet bostäder som kommer tillkomma i den föreslagna bebyggelsen. Som ett krav för nybyggnation av bostäder så behöver parkering för cyklar säkerställas intill föreslagen bebyggelse för att uppmuntra till hållbart resande. Vad gäller flöde av människor längs med stråket mellan den föreslagna och befintliga bebyggelsen inte studerats, då Stadsbyggnadskontoret inte ser detta som en olägenhet som väger tyngre än möjliggörandet av cykelparkeringar.*

*Planförslagets negativa konsekvenser för närboende har utretts under planarbetet, även vad gäller skuggning av gård på befintlig- och tillkommande bebyggelse. Det aktuella området ligger i ett attraktivt förtätningsområde, nära till innerstaden och med tillgång till tunnelbana. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att de negativa konsekvenserna är i nivå med vad som kan anses vara normalt förekommande vid ett förtätningsprojekt i Stockholm samt acceptabla och generellt rådande i en tät och växande storstadsregion.*

*Vad gäller yttrandet som behandlar fallskydd hänvisas detta till bygglovsskedet.*

**Sakägare**

**Yttrande för granskning 2, 6 januari 2019:**

De boende är ett gift par som har bott i en lägenhet på Ystadsvägen 113 sedan huset byggdes 1999. De har alltid tyckt om den lilla skogsplätten som omger dom. Här finns det ett rikt djurliv med

ovanliga fågelarter samt ekorrar som inte är så vanliga idag. Dessutom är det en genomfartsled för rådjur och andra vilda djur när dom ska till och från Nackareservatet. De boende anser att det skulle vara mycket beklagligt att bygga bostäder på denna lilla skogsplätt. Dessutom skulle det nya huset ta bort det solljus som de har eftersom de bor på nedre botten. De tycker att det skulle vara tillräckligt att man förbättrar cykelbanor istället på Malmövägen/Ystadsvägen. Så snälla tänk om och förstör inte vår skog. Det kan vara trevligt med lite grönt i alla fall.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret anser att ianspråktagandet av naturmark i planområdet är godtagbar då den har ett lägre ekologiskt värde. Stadsbyggnadskontoret bedömer att naturområdets värden inte är av sådan vikt att det ska hindra spridningsvägarna för djur om platsen bebyggs. Inga träd har beskrivits vara av avgörande ekologisk betydelse. Kontoret tar hänsyn till det bostadsbehov som råder i hela Stockholm, och har gjort avvägningen att en viss del av naturmarken kan tas i anspråk i syfte att skapa flera bostäder.*

#### Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill

*Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF Björkhagen 1 på s. 17.*

#### Sakägare

##### **Yttrande för granskning 2, 16 januari 2019:**

Boende skriver med anledning av bostadshuset i korsningen Ystadsvägen/Malmövägen i Björkhagen. Den yttrande bor sedan 2009 i den fastighet som ligger närmst det planerade huset (på Ystadsvägen 113) och känner således omgivningarna väl.

Enligt den boende är det många som är eniga om att fler bostäder behövs och just "vår" skogsdunge lämpar sig väl för nybyggnation, även den yttrande själv känner så. Malmövägens upprätning och den mer trafiksäkra lösningen med cykelväg som förbinder Björkhagen med Kärrtorp är också utmärkta förslag.

Det den yttrande dock inte förstår, och anser att förslaget inte alls tar tillfredställande hänsyn till, är nybyggnationens samspel med omgivningarna och den uttalade målsättningen att skapa ett levande kvarter - liksom hur dess utformning samstämmer med det övergripande begreppet "promenadstaden". Det är nästan så att den yttrande undrar om arkitekten verkligen har studerat platsen och hur fotgängare och boende rör sig?

Den yttrandes synpunkter är sammanfattningsvis dessa:

### *Gångstigen genom grönområdet*

Stigen som löper genom skogsdungen är ingen genväg. Den är i själva verket huvudentré för fotgängare/cyklister till Brf Björkhagen 1/kvarteret Tjockan eftersom stigen förbinder de fyra husen med centrum/tunnelbana. Som en integrerad del av husens arkitektur, löper stigen genom portalerna bort till parkeringen och förbinder gårdarna med syftet att skapa trygga, naturliga mötesplatser och ytor för gemenskap.

Utöver detta, används stigen av boende i Ekoby som den främsta vägen till och från centrum/tunnelbana. Stigen och den övre delen av dungen är också en del av den gröna kopplingen som en förlängning av Nackareservatet, där rådjur ses så gott som dagligen. Det är också en trygg väg för det stora antalet barn som bor i Brf Björkhagen 1/kvarteret Tjockan.

Det är ytterst märkligt att stigen inte finns med i det nya förslaget. Varför vill förslaget ”stänga av” det primära gångstråket för ett så stort antal människor, till synes helt i onödan? Hur kan detta sägas uppmuntra till ett levande, tryggt kvarter - en promenadstad - där boende väljer kollektivtrafik/cykel/gång istället för bil?

### *Utformningen av den planerade gården*

Nybyggnationen, med sitt L-formade utförande, borde ha alla möjligheter att utformas så att dess gård samspelar med omgivningen, stigen och gårdarna i Brf Björkhagen 1/kvarteret Tjockan. Ändå görs inte detta; gården byggs som en fristående del med en murliknande konstruktion som skiljer boendeytorna åt.

Den föreslagna utformningen stryper möjligheterna till interaktion mellan boende i den nya och de befintliga byggnaderna – helt i onödan. Det som planeras bli gård, är idag också en lektyta för kvarterets barn, något den borde kunna fortsätta vara med god planering.

Varför värnar inte förslaget om en gemensam yta, till gagn för både befintliga och nya boenden, en yta som främjar möten och trygghet? Här är bevarandet av gångstråket också en ytterst viktig komponent.

### *Dimensionerna på det nya huset*

Husets höjd, och närhet till befintlig bebyggelse, är oerhört problematiskt och förstärks av att det kommer att befinna sig på en höjd jämförd med bebyggelsen i Brf Björkhagen 1/kvarteret Tjockan. Huset är inte alls anpassat till omgivande byggnader i sitt utförande och mig veterligen finns det inga hus som står så nära varandra i övriga området.

Riktlinjerna för antalet soltimmar uppfylls inte heller då huset under stora delar av dygnet skuggar det huset som står närmast. Att utifrån kortsiktigt ekonomiskt perspektiv lägga på ett par extra våningar, utan hänsyn till omgivningarna, är inte tolererbart.

Hur kan det vara motiverat att bygga ett 6-våningshus som så uppenbart bryter med befintlig bebyggelse och vars ljusförhållanden helt åsidosätter Boverkets riktlinjer för antalet soltimmar?

Avslutningsvis, enligt Stadsbyggnadskontoret bedöms förslaget vara väl avvägt mellan allmänna och enskilda intressen, men detta stämmer inte. Det behöver åtminstone en vända till på ritbordet eftersom flera viktiga fundament för hur en väl utformad förtätning ska genomföras har negligerats i nuvarande förslag – till förmån för kortsiktigt, ekonomiskt styrt tänkande. Skärpning!

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar*

*Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar som står på s. 12.*

*Vad gäller gemensam gård och brist på interaktion mellan föreslagen och befintlig gård, så är det svårt att skapa en bebyggelse med en innergård som håller samma höjd som omgivande innergårdar på grund av terrängförhållandena. Gårdsbjälklagets höjd mot intilliggande byggnad kommer således vara samma som tidigare.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse. Avståndet mellan föreslagen byggnad och befintlig byggnad på östra sidan om planområdet har reviderats och ökat från 11 meter till 13 (vid det närmsta stället) vilket Stadsbyggnadskontoret bedömer som en rimlig avvägning.*

*Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill*

*Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF Björkhagen 1 på s. 17.*

Sakägare

**Yttrande för granskning 2, 19 januari 2019:**

Planförslaget i ovanstående ärende har flera påtagliga brister som sammantaget bör föranleda en revidering från

Stadsbyggnadskontoret. Det handlar dels om den planerade fastighetens proportioner och utformning och dels om planens avsaknad av hänsyn till omgivande fastigheter, byggnation, närmiljö och sociala stråk.

Storleken på den planerade fastigheten är anmärkningsvärt stor, i synnerhet husets höjd. Den befintliga bebyggelsen längs

Malmövägen utgörs av områdestypiska 50-talshus i funkisstil. Eftersom det finns höjdskillnader i marknivå där den planerade fastigheten ska stå behöver mer hänsyn tas till omgivande fastigheter längs Ystadsvägen. Den fastighet i föreningen Brf Björkhagen 1 (Tjockan) kommer med den planerade byggnadens höjd att få ett kraftigt försämrat ljusinsläpp då flertalet lägenheter endast har fönster mot sydöst. Förslaget strider därmed mot Boverkets riktlinjer för godtagbart dagsljus. Den planerade fastigheten är oproportionerligt stor med tanke på att den ska uppföras i direkt anslutning till ovan nämnda fastighet i Tjockan och detta i sig är skäl till att höjden på den planerade fastigheten bör minska med minst 1 våning.

Utformningen på den planerade fastigheten ett L-format hus med ovan nämnda storlek kommer att totalt dominera områdesbilden på ett sätt som står i bjärt kontrast till den hänsynsfulla förtätning och (ny)byggnation som präglat området längs Nytorps gärde, Kärrtorps IP och ekoby de senaste 10–20 åren. I kurvan längs Ystadsvägen finns fyra bostadshus i föreningen Brf Björkhagen 1 (Tjockan) som uppförts i vinkel. De fyra husen förbinds genom fyra stycken portaler som skapar ett fysiskt stråk för förbipasserande som rör sig genom innergårdarna, odlingslotterna och de lekplatser som finns i skogspartierna bakom husen och vidare mot Kärrtorps IP. Portalerna utmynnar i en upplyst gångstig som leder mot Björkhagen Centrum och T-banan och detta stråk utgör idag en social mötesplats där boende från närliggande områden möts i vardagen. Den planerade byggnationen utgör ett starkt ingrepp i dessa sociala mötesplatser som försvinner då gångstigen blockeras av den planerade fastigheten och förslaget helt saknar andra alternativa stråk. Innergård till L-huset som planeras är enligt förslaget beläget på avsevärt högre höjd än intilliggande fastighet, något som riskerar förstärka känslan av "vägg" som separerar det befintliga och det nya bostadshuset. Även här brister förslagets sociala dimensioner. Hur ska de boende kunna interagera och möten främjas om det finns fysiska begränsningar? Planförslaget har sammantaget inte beaktat den sociala dimensionen utan motverkar interaktion och möten mellan nya människor och de boende.

Mot ovanstående bakgrund behöver proportionen på byggnaden minska, gångstigen bibehållas och förslaget till utformning av fastigheten bör i betydligt större utsträckning ta hänsyn till sociala aspekter i det omgivande området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar*

*Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar som står på s. 12.*

*Vad gäller gemensam gård och brist på interaktion mellan föreslagen och befintlig gård, så är det svårt att skapa en bebyggelse med en innergård som håller samma höjd som omgivande innergårdar på grund av terrängförhållandena. Gårdsbjälklagets höjd mot intilliggande byggnad kommer således vara samma som tidigare.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. I Björkhagen och Kärrtorp finns flera befintliga exempel på hörnslutna byggnadsvolymer. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse. Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till det behov som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt.*

*Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF Björkhagen 1 på s. 17.*

Sakägare

**Yttrande för granskning 2, 22 januari 2019**

De yttrande vill meddela sina synpunkter och invändningar mot den planerade huskroppen i del av Hammarbyhöjden 1:1 område vid kvarteret Tjockan (diarienummer 2014-00357).

*Husets placering*

Som de ser det så lämpar sig den lilla skogsdungen där huset planeras stå väldigt illa för ett nytt hus. Det nya huset kommer ligga väldigt nära befintligt hus och en extremt stor inverkan på miljön kommer behöva göras för att det ska gå att bygga ett hus där. Boendemiljön för de boende i brf Björkhagen 1, och särskilt de som kommer bo närmast nybyggnationen, kommer påverkas väldigt negativt. Lägg därtill att det även planeras för flera hus på Nytorps gärde på andra sidan Ystadsvägen, vilket än mer kommer påverka närmiljön.

Nybyggnationen tycker de till viss del har legitimerats av att det finns ett behov av att göra korsningen Malmövägen/Ystadsvägen mer trafiksäker för alla gång- och cykeltrafikanter som färdas där. De menar att den åtgärden är absolut nödvändig ändå för alla skol- och förskolebarns säkerhet som dagligen går och cyklar där till skola och förskola. Att göra korsningen mer säker borde inte vara avhängig av om ett hus byggs på platsen eller ej.

De känner oro kring hur detta kommer påverka dagvattnet och avrinningen. De vill betona att skogsdungen används för lek (den ack så viktiga leken i naturen, ej endast på iordningställda

lekplatser) och att många djur går bakom husen i brf Björkhagen 1 och via skogsdungen för att ta sig mellan Nackareservatet och Nytorps gårde (exempelvis rådjur och harar).

De har också invändningar som berör hur huset är planerat. Planen visar tydligt att det inte finns en förståelse för områdets karaktär, närliggande bebyggelse och faktiskt hur huset markant kommer leda till en försämring för många av oss som bor i dess närhet.

#### *Gångvägen*

Gångvägen som benämns genväg är de facto den väg som alla boende i brf Björkhagen 1 och boende i Ekobyn använder för att ta sig till och från Björkhagens centrum, tunnelbanan, skolan, m.m. Husen i brf Björkhagen 1 är utformade med gångtunnlar som mynnar ut i gångvägen. Vägen har därtill belysning och visst underhåll. Det är därmed tydligt att vägen var tänkt och planerad som den primära gångvägen för boende i de befintliga husen då husen byggdes. Att benämna den som en genväg, och inte ge en lösning till hur vägen kan vara fortsatt kvar, exemplifierar därmed tydligt att förslaget varken tar hänsyn till kringliggande bebyggelse och de nuvarande boende.

Gångtunnlarna och mynningen till gångvägen skapar en öppenhet mellan husen och bidrar till den trivsamma utemiljön. Om ambitionen skulle finnas att ta hänsyn till närliggande bebyggelse så borde därmed även det nya huset byggas med en tunnel. På så vis skulle även den naturliga gångvägen för alla nuvarande boenden kunna bibehållas.

#### *Närheten till nuvarande hus*

För de boende i brf Björkhagen 1 som har fönster och balkonger mot skogsdungen där huset föreslås stå så kommer huset både kraftigt försämma deras boendemiljö, men även riskera sänka värdet på deras lägenheter avsevärt. I förslaget ursäktas antalet skuggtimmar som nybygget kommer innebära för de boende med att det i dag redan är skuggigt från träden intill huset. Att jämföra skugga från träd, som dessutom släpper igenom visst solljus, med skugga från ett högt hus är inte rimligt. Det föreslagna huset kommer innebära en i princip konstant skugga. Därtill kommer de som bor närmast Ystadsvägen ha ett hus plus en hög mur orimligt nära och som enda utsikt. Den föreslagna delen längs med Ystadsvägen kommer ligga betydligt närmare befintligt hus än vad som är vanligt i området och kommer därmed inte alls smälta in i befintlig bebyggelse som påstås.

#### *Slutsats*

Om detta förslag skulle genomföras i dess nuvarande form så tror de att boende i Björkhagen kommer hysa stor misstänksamhet och ovilja mot kommande byggplaner i framtiden. För även om en tycker att det är bra med förtätning och nya hus så är det nog få som skulle vilja drabbas av att få en så här stor huskoloss i sitt område.

De yttrandes mening är att skogsdungen vid korsningen Ystadsvägen/Malmövägen med andra ord egentligen inte alls lämpar sig för ett husbygge. Men om huset ändå kommer byggas så är deras stora önskan och förhoppning att det görs med någon sorts rimlighet och med hänsyn till områdets karaktär och de närliggande boende. Detta menar de skulle uppnås endast genom att

- huset max är lika högt som intilliggande hus (med andra ord flera våningar lägre än i förslaget då huset även kommer ligga på en högre markhöjd än det befintliga huset)
- att huset byggs med en gångtunnel alt. att en gångväg likt den befintliga anläggs bredvid huset för boende i brf Björkhagen 1 och Ekobyn att nyttja
- att delen längs med Ystadsvägen helt tas bort från planen. Denna punkt är den absolut viktigaste, då det är L-formen på huset som mest markant kommer innebära både en instängdhet och en nästan konstant skugga för de som bor i huset intill. L-formen är därtill helt okaraktäristisk för Björkhagen, och kommer sticka ut från alla övriga hus i området.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. I Björkhagen och Kärrtorp finns flera befintliga exempel på hörnslutna byggnadsvolymer. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse. Avståndet mellan föreslagen byggnad och befintlig byggnad på östra sidan om planområdet har reviderats och ökat från 11 meter till 13 (vid det närmsta stället) vilket Stadsbyggnadskontoret bedömer som en rimlig avvägning. Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till det behov som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt.*

*Vad gäller yttrandet som rör dagvatten, så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till BRF Björkhagen 1s yttrande och det svar som står på s. 17.*

*Naturlekplatsen som ligger på föreslagen kvartersmark kommer tas bort vid ett plangenomförande, men möjligheten för naturlek finns kvar då hela naturmarken inte kommer tas i anspråk.*

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar som står på s. 12. Ett genomförande av en allmän gångtunnel till BRF Björkhagen 1 samt Ekobyn genom den föreslagna bebyggelsen skulle innebära stora konsekvenser för möjligheten att utveckla fastigheten och bedöms inte försvarlig.*



*Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill  
Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF  
Björkhagen 1 på s. 17.*

Sakägare

**Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

Som boende i huset Ystadsvägen 113 har den yttrande primärt  
följande synpunkter på det planerade husbygget:

1: Huset är verkligen för högt. Det måste sänkas med 1 våning!

2: Det är *\*mycket\** gående på den gångväg som leder från  
Malmövägen ner mot de genomgående "portaler" som finns i alla  
våra hus. Denna gångväg kan nog behöva få en ny (nordligare)  
sträckning, men den får absolut *\*inte\** bara "försvinna"!

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande  
förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade  
bostäder. Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till  
det behov som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt.*

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar*

*Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar  
som står på s. 12.*

Sakägare

**Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

Den yttrande vill lämna följande synpunkter på planerna med att  
bygga ett hus i korsningen Malmövägen/Ystadsvägen i Björkhagen:

1. I nuvarande föreslagna plan saknas helt den gångväg som för  
dem boende i området är av mycket stor vikt. Dels för att kunna ta  
sig till tunnelbanan, centrum och skolorna i området från husen i  
Brf Björkhagen 1 och Ekobyn, dels eftersom naturmarken längs  
denna kortare promenad är av central vikt för välmående och  
trivseln i området. Dagens naturstig är mycket uppskattad och väl  
använd året runt. Den yttrande vill att stigen lämnas orörd av  
byggnationerna eller att det säkerställs att en ny stig med lika högt  
praktiskt värde såsom natur - och trivselsvärde anläggs med  
anslutning från valvet i huskropp Ystadsvägen 113 till  
Malmövägen. Belysning och framkomlighet för barnvagnar och  
cyklar behöver vara likvärdigt med idag. Dvs trappor och andra  
kraftiga nivåskillnader är uteslutet ur ett tillgänglighetsperspektiv. I  
ursprungsplanen för området framgår tydligt att gångvägen är en väl

planerad och integrerad del av närmiljön. Detta sammantaget med hur väl använd och uppskattad stigen är gör att den inte får tas bort.

2. Det skulle vara bra för trafiksäkerheten om de planerade cykelbanorna på Malmövägen inte görs enkelriktade utan tillåter cykeltrafik i båda riktningarna, åtminstone den cykelväg som kommer att anläggas på samma sida som det nybyggda huset behöver vara möjlig att cykla i båda riktningarna. Detta eftersom det är en skolväg för barn i båda riktningarna och skolorna ligger på just denna sida av Malmövägen. Det är således omotiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt att barnen ska ta sig över Malmövägen två gånger (!) för att kunna ta sig hem till Ystadsvägen 111-127 samt Ekoby.

3. Hastighetsbegränsningen bör sänkas till 30 (alternativt 40) på både Ystadsvägen 111-127 och Malmövägen från Ystadsvägen till Halmstadsvägen/Centrum. Detta likaså ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar*

*Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar som står på s. 12.*

*Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att enkelriktade cykelbanor är lämpligt längs med Malmövägen och Ystadsvägen. Idag finns enkelriktade cykelbanor/cykelfält utmed Olaus Magnus väg/Sparrmansvägen. Tanken är att fortsätta denna princip genom Finn Malmgrens väg, vidare mot Malmövägen och ned mot Ystadsvägen. På så sätt skapas ett sammanhängande nät med enkelriktade cykelbanor som kan ses som ett huvudstråk genom Hammarbyhöjden. Ambitionen är att skapa en enhetlig och sammanhängande utformning av cykelnätet.*

*Hastighetsbegränsning är ingenting som regleras i detaljplan.*

Sakägare

### **Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

De yttrande bor tillsammans med deras två barn på Ystadsvägen 113. Lägenheten är belägen ovanför den gångväg som går genom skogsdungen där det nu planeras ett bygge. Det är högst olämpligt att bygga på denna plats eftersom det innebär att Björkhagen blir av med en vacker skogsdunge med många olika sorters träd och ett rikt djurliv. Här lever många olika fåglar och ofta ses ekorrar och harar i området. Även rådjuren är här ibland. För dem boende är det fantastiskt att kunna bo så nära naturen och även så nära stan. Det vore tragiskt för området om detta byggs bort när det finns stora ytor på nytorps gårde där många fler hus än planerat skulle kunna få plats.

Om det ändå kommer att byggas ett hus på platsen vill de framföra sina synpunkter.

- Den nuvarande planen tar inte hänsyn till intilliggande byggnader. Det finns en exempelbild på sid. 22 i planförslaget som är mycket missvisande och innehåller felaktig information. Bilden är inte tagen på Ystadsvägen. Det är Halmstadsvägen i Björkhagens centrum. Byggnaderna på Ystadsvägen har inte samma stadslika karaktär. De har inga butikslokaler och ligger i en mer naturrik miljö.
- Husen i de yttrandes förening är utformade på ett sätt så att ljuset släpps in på gårdarna från söder och avståndet mellan husen är tillräckligt stort för att gårdarna ska uppfattas som ljusa. Om det byggs ett L-format hus i dungen kommer det att täppa till ljusinsläppet från söder och gårdsytan kommer att bli mörk och instängd. Dessutom hamnar det planerade huset alldeles för nära de yttrandes hus i relation till husen i föreningen. Därför anser de yttrande att huset i så fall bör vara ett rektangulärt hus endast längs med Malmövägen.
- I den senaste planen är gångvägen genom skogsdungen inte med. Det är oacceptabelt. Gångvägen är huvudentrén för gående till samtliga hus i föreningen. Den leder vidare genom alla husen och knyter ihop deras gårdar. De är chockade över att det inte har tagits i beaktande i planen för det nya huset. Det planerade huset borde integreras med den befintliga strukturen på platsen. En portal även i det nya huset skulle på ett tydligt sätt göra att det passar ihop med de äldre husen.
- För att inte störa befintlig bebyggelse bör det nya huset inte vara högre än fyra våningar.
- Vi tycker också att det bör läggas större värde i att bevara befintlig vegetation på platsen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Den bild som den yttrande hänvisar till utgör en viktig referensbild för den föreslagna bebyggelsen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse. Planbeskrivningen revideras så att det framgår att bilden på sidan 22 är tagen på Halmstadsvägen.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. I Björkhagen och Kärrtorp finns flera befintliga exempel på hörnslutna byggnadsvolymer. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse.*

*Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till det behov som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt.*

*Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF Björkhagen 1 på s. 17.*

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar som står på s. 12.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att ianspråktagandet av naturmark i planområdet är godtagbar då den har ett lägre ekologiskt värde. Stadsbyggnadskontoret bedömer att naturområdets värden inte är av sådan vikt att det ska hindra spridningsvägarna för djur om platsen bebyggs. Inga träd har beskrivits vara av avgörande ekologisk betydelse. Kontoret tar hänsyn till det bostadsbehov som råder i hela Stockholm, och har gjort avvägningen att en viss del av naturmarken kan tas i anspråk i syfte att skapa flera bostäder.*

Sakägare

### **Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

#### *Allmänna synpunkter*

Ny bebyggelse som syftar till att möta bristen på bostäder är angelägen, men måste respektera naturvärden och boendekvaliteter, inte minst i en stadsdel som Björkhagen dit många flyttat på grund av sådana skäl. Detsamma gäller det ofta framhållna behovet av förtätning av klimatpolitiska skäl. Klimatfrågan är oerhört viktig men argumentet om förtätning behöver problematiseras – utan en bredare analys av sambanden mellan boende, arbete, service och trafikflöden blir förtätningsargumentet lätt ett legitimerande mantra som i sämsta fall är miljömässigt kontraproduktiv. Det antagna programmet för Hammarbyhöjden och Björkhagen imponerar föga utifrån dessa perspektiv. Den föreslagna förtätningen är massiv men någon klimatanalys är inte gjord och boendemiljön kommer uppenbart att försämrats i många fall, särskilt för barn. Detsamma gäller föreliggande samrådshandling. Någon gedigen analys av exempelvis möjligheterna att återanvända redan exploaterad mark är inte gjord, varken på programnivå eller i detaljplaneförslaget. Även när det gäller grönstrukturen i området finns klara brister i både programmet och detaljplanen. Inte minst saknas en analys av effekterna av den stegvisa minskning av naturområden som pågått i flera år, både på Nytorps gärde och i angränsande skogsområden, och som föreliggande förslag förvärrar. Många boende i området kritiserar därför förslaget om att exploatera Nytorps gärde och naturmiljön i området.

De yrkar mot denna allmänna bakgrund att den föreslagna detaljplanen revideras i grunden.

### *Specifika synpunkter*

#### *Grön korridor*

Enligt bland annat 2 kap 3§ plan- och bygglagen (2010:900) ska planläggning ske med hänsyn till naturvärden och miljö. Naturvärdena som berörs av det aktuella detaljplanefallet utgör både ett allmänt och enskilt intresse. Programmet för Hammarby och Björkhagen understryker vikten av att upprätthålla spridningsvägar för djur och växter, och i programmet identifieras svaga länkar. Emellertid kortsluter både programmet och den nu föreslagna detaljplanen en av de viktigaste spridningsvägarna mellan Nackareservatet och Nytorps gärde. De relativt nya husen på båda sidor om Kärrtorpsvägen, liksom förskolan Långe Erik och den tillfälliga förskolan på Nytorps Gärde, har redan kraftigt minskat spridningskorridoren mellan reservatet och gärdet. Den nu föreslagna detaljplanen, liksom de hus som planeras mellan Ystadsvägen och Simrishamnsvägen, minskar korridoren ytterligare, framförallt genom att avverka värdekärnan skog och blockera stråket genom ett nytt hus i hörnet Malmövägen och Ystadsvägen. I den skogsdunge som i stora delar föreslås avverkas finns bland annat ekar och aspar, liksom hackspettar, räv och rådjur. Skogsmiljön runt husen utgör de facto en viktig spridningskorridor i det alltmer exploaterade området, vilket planunderlagen missar. Dessutom bör ekträd bevaras, enligt Stockholms stads Ekrappport (2007).

De yrkar att den föreslagna detaljplanen, som strider mot PBL 2:3, inte antas och att den föreslagna fastigheten stryks. I andra hand yrkar de på att den föreslagna fastigheten görs mindre och flyttas så långt mot tunnelbanan som möjligt, med bevarande av *huvuddelen av skogen och naturmarken mellan befintlig och ny bebyggelse*.

#### *Boendemiljön*

4 kap 36§ PBL kräver att detaljplaner utformas med skälig hänsyn till befintlig bebyggelse. I det aktuella fallet är avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen enligt 2 kap 1§ PBL oproportionerligt negativ för de idag boende i området.

Den föreslagna fastigheten är helt klart rejält överdimensionerad och den samspelar inte med befintlig bebyggelse, vilket negativt påverkar boende i området. Förslaget bryter därtill mot den princip för Ystadsvägen som anges i områdesprogrammet (sid. 52) att ”ny bebyggelse ska medvetet förhålla sig till befintlig bebyggelse i skala, proportioner, byggnadsmaterial och färgsättning”. Avståndet till huset Ystadsvägen 111-113 är också oproportionerligt kort och inte förenligt med krav som följer av 3 kap 9 § PBL; detta gäller särskilt ljusinsläpp och insyn. Förutsatt att detaljplanen antas behöver den föreslagna fastigheten av enbart detta skäl flyttas en ordentlig bit västerut, åtminstone med ett avstånd som är lika stort

som mellan befintliga hus på Ystadsvägen 111-127, och så att den befintliga skogsbergsklacken intill befintlig bebyggelse sparas. Fastigheten behöver också göras 2-3 våningar lägre än vad som föreslås, i syfte att säkerställa fortsatt insläpp av solljus och en god anpassning till befintlig bebyggelse. På det hela taget behövs en bättre följsamhet till befintlig bebyggelse, för att säkerställa det samspel som samrådsunderlaget framhäver som viktigt. När det gäller ljusförhållanden ska som ett minimum Boverkets rekommendationer följas. Mest ändamålsenligt är att inte bygga ett L-format hus, utan en huskropp som liknar de befintliga husen på Ystadsvägen 111-127. Då finns möjlighet att undvika de föreslagna – oproportionerliga – störningarna.

En annan negativ effekt är att barnens närmiljö försämras. Förtätning kan vara angelägen men måste vägas mot barns behov av närnatur. Forskning, bland annat från Karolinska Institutet och SLU, visar att det framförallt är träd och buskar i form av naturmark som främjar barns lek. Avverkning av träd och alltför kraftig förtätning, exempelvis på det sätt som nu föreslås, ger en orimligt negativ inverkan på barns lek och rörelse. Av detta skäl behöver den befintliga skogsdungen vid hörnet Ystadsvägen-Malmövägen, där barn leker dagligen, bevaras i sin helhet, och den föreslagna huskroppen minskas och således flyttas närmare tunnelbanan; detsamma gäller då den nya sträckningen av Malmövägen. Att trafiksituationen anses förbättras med den föreslagna planen är inte ett argument för att anta densamma, då trafikförhållandena går att förbättra avsevärt även utan att fastigheten byggs. En kostnadseffektiv åtgärd som upprepat föreslagits av boende, men utan åtgärd från stadens sida, är att sänka hastigheten på Malmövägen-Ystadsvägen-Kärtrorpsvägen till 30 km/h, vilket är normen för gällande typ av väg och trafik. Vidare behöver utfarten från det föreslagna garaget ske mot Malmövägen. När det gäller gång- och cykelbana bör den läggas dubbelriktad öster om Malmövägen, då endast få gående och cyklister annars lär välja att korsa Malmövägen två gånger vid färd till eller från skolan eller centrum.

De yrkar att detaljplanen inte ska antas då den medför en oproportionerligt stor störning för dagens boende. Om planen antas yrkar de att huskroppen flyttas närmare tunnelbanan och inte utformas som ett L-hus utan på ett sätt som är enhetlig med befintlig bebyggelse och därmed minst 2-3 våningar lägre.

#### *Vattenfrågor*

I dagsläget finns problem med vatteninträngning i fastigheter i Brf Björkhagen 1 på grund av en i grunden sank mark och nivåskillnaden i förhållande till omgivande fastigheter och miljö. Av det skälet är pumpar installerade. Den utredning som föreligger i underlaget och samrådshandlingen belyser inte denna problematik och redovisar inte på ett tillfredsställande sätt hur vattenförhållandena kan komma att förändras och vilka risker det medför. Detta medför i sig att den föreslagna detaljplanen inte kan

antas. Innan det kan ske behövs fördjupad analys av behovet av eventuella förebyggande åtgärder, samt av ekonomiska risker och ansvarsförhållanden. Denna aspekt kommer att bli ännu mer problematisk i framtiden då klimatförändringarna medför en ökad risk för extrema väder såsom skyfall. En ökning av andelen hårdgjorda ytor i det redan känsliga området medför att vattnet i värsta fall inte kan infiltrera ner i marken och risken för översvämningar och vatteninträngningar ökar. Detta bör nog beaktas.

De yrkar att en fördjupad analys av vattenfrågorna genomförs innan detaljplanen föreläggs för beslut.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. I Björkhagen och Kärrtorp finns flera befintliga exempel på hörnslutna byggnadsvolymer. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse.*

*Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till det behov som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt.*

#### *Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill*

*Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF Björkhagen 1 på s. 17.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att ianspråktagandet av naturmark i planområdet är godtagbar då den har ett lägre ekologiskt värde. Stadsbyggnadskontoret bedömer att naturområdets värden inte är av sådan vikt att det ska hindra spridningsvägarna för djur om platsen bebyggs. Inga träd har beskrivits vara av avgörande ekologisk betydelse. Kontoret tar hänsyn till det bostadsbehov som råder i hela Stockholm, och har gjort avvägningen att en viss del av naturmarken kan tas i anspråk i syfte att skapa flera bostäder. Möjligheten för naturlek finns kvar då hela naturmarken inte kommer tas i anspråk.*

*Hastighetsbegränsning är ingenting som regleras i detaljplan.*

*Vad gäller yttrandet som rör dagvatten och grundvatten, så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till BRF Björkhagen 1s yttrande och det svar som står på s. 17.*

Sakägare

**Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

Den yttrande har två synpunkter angående denna nybyggnation;  
dagens gångstig på tomten samt höjden på huset

*I. Gångstigen*

I dokumentet Planbeskrivning (granskning 2) nämns dagens stig  
först i stycket "Befintlig bebyggelse":

"... ytan används idag som naturmark med en korsande gångstig."

och i det direkt följande stycket "Landskapsbild/stadsbild":

"Gångstigen genom grönområdet används av fotgängare ..."

Sedan nämns bortavaron av gångstigen i framtiden, helt utan  
motivering, i stycket "Gång-och cykeltrafik":

"Möjligheterna till gångstig genom skogspartiet norr om den  
planerade byggnadsvolymen kommer inte finnas kvar."

Sedan står inget mer om den, vilket är OERHÖRT MÄRKLIGT.  
Gångstigen nyanlades när brf Björkhagen 1 byggdes i kvarteret sent  
1990 - tal. Den är i dagsläget den i särklass vanligaste entrén till brf  
Björkhagen 1 och dess nästan 100 lägenheter. Men framför allt är  
gångstigen en integrerad del i husens arkitektur genom husens  
portaler som binder stigen vidare genom husen över gårdarna. Det  
blir ju ett oerhört märkligt ingrepp att totalt täppa till denna väg och  
lämna en portal in till nya granngården som blir en återvändsgränd.

*II. Höjden på det nya huset.*

Känns rimligare att det skulle vara i samma höjd som Brf  
Björkhagens 1:s hus för att dels harmoniera med befintlig  
bebyggelse. Dels kommer också ett för högt hus att skymma  
utsikten och korta kvällssolen för framförallt Brf Björkhagens 1:s  
hus längst västerut.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller yttrandet som rör stigen, så hänvisar*

*Stadsbyggnadskontoret till Trafikkontorets yttrande och det svar  
som står på s. 12.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande  
förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade  
bostäder. I Björkhagen och Kärrtorp finns flera befintliga exempel  
på hörnslutna byggnadsvolymer. Det föreslagna bostadshuset  
håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse.  
Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till det behov  
som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt.*



*Vad gäller negativa konsekvenser för närboende vill  
Stadsbyggnadskontoret hänvisa till svaret som framförs till BRF  
Björkhagen 1 på s. 17.*

Sakägare

**Yttrande för granskning 2, 23 januari 2019**

Den yttrande lämnar följande synpunkter på rubricerade förslag.

I stora delar av Stockholm finns fina stadsmiljöer med grönt i bebyggelsen. Björkhagen är en sådan stadsdel och denna blandade livsmiljö har högt värde för de boende, inte minst för barn. Tyvärr tar det utskickade förslaget alltför dålig hänsyn till de befintliga grönytor som omgärdar befintliga hus och fungerar som grön korridor mellan Nackareservatet och Nytorps gärde. Därför anser den yttrande att den föreslagna fastigheten bör placeras vid tunnelbanan, så att naturmiljön bevaras.

Den yttrande anser också att förslaget rymmer ett hus som är oproportionerligt stort, inte minst för högt, vilket negativt påverkar både livskvalitet och ekonomiskt värde för boende i befintliga hus. Närmiljön för de boende förstörs samtidigt som ljusinflödet blir för litet och insynen för stor. Förslaget att lägga huset, med utfart mm, nära befintlig bebyggelse, innebär en störning som kan undvikas med en placering närmre tunnelbanan. Även estetiskt bör huset anpassas till befintliga hus i BRF Björkhagen 1. Det är också viktigt att premiera cykelparkering före bilparkering och att sänka hastigheten på Ystadsvägen.

Det har tidigare påpekats från bostadsrättsföreningen att det finns risk för förändringar rörande dagvatten och grundvatten, som kan vara ekonomiskt negativa. Detta måste staden utreda bättre och skador måste förebyggas.

Den yttrande ansluter sig i övrigt till de synpunkter som styrelsen för bostadsrättsföreningen Björkhagen 1 har lämnat i detta ärende.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret anser att ianspråktagandet av naturmark i planområdet är godtagbar då den har ett lägre ekologiskt värde. Stadsbyggnadskontoret bedömer att naturområdets värden inte är av sådan vikt att det ska hindra spridningsvägarna för djur om platsen bebyggs. Inga träd har beskrivits vara av avgörande ekologisk betydelse. Kontoret tar hänsyn till det bostadsbehov som råder i hela Stockholm, och har gjort avvägningen att en viss del av naturmarken kan tas i anspråk i syfte att skapa flera bostäder.*

*Vad gäller yttrandet som rör dagvatten och grundvatten, så hänvisar Stadsbyggnadskontoret till BRF Björkhagen 1s yttrande och det svar som står på s. 17.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att placering och form i liggande förslag lämpar sig väl för omgivningen och antalet anvisade bostäder. Det föreslagna bostadshuset håller jämn horisontallinje med omgivande bebyggelse. Bostadsbebyggelsens volym har studerats i relation till det behov som finns i Stockholm och är, enligt kontoret, väl avvägt. Planförslagets negativa konsekvenser för närboende har utretts under planarbetet, även vad gäller skuggning av gård på befintlig- och tillkommande bebyggelse. Det aktuella området ligger i ett attraktivt förtätningsområde, nära till innerstaden och med tillgång till tunnelbana.*

*Stadsbyggnadskontorets bedömning är att de negativa konsekvenserna är i nivå med vad som kan anses vara normalt förekommande vid ett förtätningsprojekt i Stockholm samt acceptabla och generellt rådande i en tät och växande storstadsregion.*

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

- Fastighetsnära insamling kommer inte utredas under detaljplaneskedet.
- Ytan närmst tunnelbanan kommer fortsatt planeras som PARK och inte som GATA.
- Illustrationslinjerna som dragits längs Malmövägen reglerar inte gatusektionens utformning. Således lämnas det öppet hur gatusektionen ska utformas och kommer inte tas bort.
- Stig kommer inte möjliggöras i planhandlingarna.
- Dagvattenutredning som studerar angränsande fastighet på Ystadsvägen (Ystadsvägen 111 och Ystadsvägen 113) kommer inte tas fram.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har en tydlig intressekonflikt konstaterats mellan behovet av att tillskapa nya bostäder och det enskilda intresset att bevara naturområdet och upptrampad stig oförändrat pga. av negativa konsekvenser för omkringboende.

Sakägare/boende i omkringliggande fastigheter anser att bostadsbebyggelsen ska minska i omfattning, alternativt utgå på

grund av stora negativa konsekvenser för boende i form av insyn, solljusförändringar, upplevelsen av gårdsrummet, uteblivet möjliggörande i planhandlingar för gångväg genom naturområdet samt dagvattenproblematik. Flera boende kommenterar att solsstudien inte ger tillräckliga svar för att bedöma konsekvenserna för omkringboende. Det anses också brista i underlaget vad avser analys av placering, omfattning och gestaltning vad gäller den föreslagna bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att solsstudien är utförd på sedvanligt sätt och visar påverkan både vid sommarsolståndet samt vid vår - och höstdagjämning. Stadsbyggnadskontoret anser att de miljöfrågor och utredningar som har betydelse för projektet har studerats i den omfattning som kontoret bedömer tillräcklig. Vad gäller synpunkter på förslagets gestaltning vill kontoret poängtera att detaljerad utformning och färgsättning hanteras inför bygglovsprövning.

Angående synpunkter om ett möjliggörande av en gångväg mellan befintlig bebyggelsen längs med Ystadsvägen, bedömer kontoret att detta inte kommer möjliggöras. Vid ett plangenomförande kommer Malmövägens lutning justeras från 8 procent till 5 procent i syfte att göra gaturummet mer tillgängligt och trafiksäkert. Till följd av denna sänkning kommer höjdskillnaden mellan Malmövägens nya läge och befintlig naturmark (där gångstigen går idag) bli ca 2 meter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är lämpligt att anlägga en ny tillgänglighetsanpassad gångbana genom naturområdet eftersom det skulle krävas stora ingrepp i den delvis branta terrängen. Naturområdet skulle därmed förlora en avsevärd del av sin naturliga karaktär. Genom den planerade upprustningen av Malmövägen och Ystadsvägen bedömer Stadsbyggnadskontoret att tillgängligheten genom området blir fullgod och att de negativa konsekvenserna är relativt begränsade.

Trafikförvaltningen har haft synpunkter på avtalshantering, främst vad gäller riskerna under genomförandet av planen och dess påverkan på tunnelbanan och hur dess anläggning behöver hanteras. De har även haft synpunkter på Malmövägens utformning samt markanvändning i plankartan. Stadsbyggnadskontoret bemöter synpunkten vad gäller reglering av byggnader så de ska grundläggas och utformas så att maximal stomljusnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage. Detta har kompletterats med en planbestämmelse. Vad gäller avtal ansvarar Exploateringskontoret för att erforderliga avtal tecknas med Trafikförvaltningen. Detaljplanen hanterar genomförandet så att tunnelbanans anläggning inte påverkas negativt. Vad gäller Malmövägens utformning har Malmövägen utformats för att möta krav utifrån

olika intressen. Vad gäller markanvändningen i plankartan har Stadsbyggnadskontoret valt att ta bort delar av T1, men även ändrat den tidigare smala remsan mot tunnelbanan från T1 till PARK så att den stämmer överens med den fastighetsdragning som finns idag. Plankartan har under granskning 2 justerat beträffande plangränsen.

Övriga synpunkter berörde redaktionella ändringar i plankarta och planbeskrivning, samt förtydliganden av avsnitt som rörde bland annat avfallshantering.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Planförslaget är förenligt med stadens översiktsplan och skapar förutsättningar för bostäder i ett attraktivt läge i Stockholm. Planen möjliggör även en mer tillgänglig och trafiksäker korsning i mötet mellan Malmövägen och Ystadsvägen. Beträffande påverkan på solljusförhållanden, inget möjliggörande för stig i detaljplan, ökad insyn och förändring av gårdsmiljön, anser Stadsbyggnadskontoret att förändringarna är acceptabla med hänsyn till rådande behovet av bostäder. Planförslaget är av allmänt intresse och av vikt för att tillgodose stadens ökade behov av bostäder.

Kontorets sammanfattande bedömning är att det allmänna intresset att tillföra fler bostäder i Stockholms innerstad samt göra Malmövägen mer tillgänglig och trafiksäker är fortsatt stort då behovet ökar i takt med att nya bostäder byggs.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Anna-Stina Bokander  
planchef

Maria Borup  
planarkitekt