

Granskningsutlåtande

Detaljplan för fastigheten Hedvig 7 m.m. i stadsdelen Solhem i Stockholm, Dp 2017-05974

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Granskning.....	3
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	9
Övriga.....	9
Privetpersoner.....	10
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	12
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	13
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	22

Sammanfattning

Detaljplanen möjliggör uppförande av ett flerbostadshus med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna inom fastigheten Hedvig 7 och delar av fastigheten Solhem 16:1. Detaljplanen säkerställer att den ursprungliga delen av den befintliga byggnaden inom fastigheten Hedvig 7 bevaras. Detaljplanen möjliggör cirka 150 lägenheter samt sex LSS-lägenheter. Planförslaget skickades ut för granskning 2020-09-09 – 2020-10-06. Under granskningen har 34 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planen och har ingen erinran mot planförslaget. Ett mindre antal remissinstanser tillstyrker planen men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller stomljud, trafik, trafikbuller, risk och lastplatsen. Flertalet boende är negativa till förslaget och framfört synpunkter gällande kulturmiljön, bebyggelsens höjder, parkering och trafik. Boende i Spånga önskar framför allt att Stockholms stad tar fram en övergripande områdesplan som tar ett större grepp om

Stadsbyggnadskontoret

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

stationen, bussterminalen, trafiklösningar och trafiksäkerhetsåtgärder för Spångas centrala delar innan nya detaljplaner beslutas.

Inkomna synpunkter föranleder inga större förändringar av förslaget. Följande justeringar av planförslaget har skett i planhandlingarna:

Plankarta.

- Planområdesgränsen justeras i det norra hörnet av planområdet för att inte beröra en annan gällande detaljplan.
- En utformningsbestämmelse som reglerar andel av genomsiktliga glaspartier i kvarterets bottenvåning mot nordväst (skraffering) förtydligas.
- Varsamhetsbestämmelsen k1 har fått ett tillägg som säkerställer att vid underhåll, komplettering och utbyte av material ska detta ske med lika som befintliga.
- Planbestämmelsen om trafikbuller har omformulerats.
- En planbestämmelse som säkerställer att bostäder ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage har reglerats i plankartan.

Planbeskrivning.

- Det har förtydligats i planen att kvarterets behov till cykelplatser ska tillgodoseas på kvartersmark. Eventuella cykelplatser på allmän platsmark är till för allmänheten.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas av stadsbyggnadsnämnden.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att möjliggöra uppförande av ett flerbostadshus med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna inom fastigheten Hedvig 7 och inom delar av intilliggande fastigheten Solhem 16:1. Detaljplanen syftar även till att den ursprungliga delen av den befintligt kulturhistoriskt värdefulla byggnaden inom fastigheten Hedvig 7 ska bevaras samt att möjliggöra bostäder med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna. Detaljplanen möjliggör cirka 150 lägenheter samt sex LSS-lägenheter i en halvsluten kvartersstruktur i tre till sex våningar inklusive garagevåning. Detaljplanen möjliggör även ett

höghus med 12 våningar som ska utgöra ett landmärke vid Spånga station. För att säkerställa ett välgestaltat höghus reglerar detaljplanen att höghuset i sitt uttryck ska upplevas som två enskilda volymer utförda i olika material i olika kulörer. Detaljplanen reglerar också att teknikvåning, bodstadskomplement och gemensamhetslokaler ovanpå höghuset ska integreras i en volym, och ska ha samma fasaduttryck och material som höghuset i övrigt.

Förslaget ska bidra till ett tydligare gaturum och de nya bostäderna ska stärka Spånga centrum som tyngdpunkt. En arkitektur med hög kvalitet har eftersträvat i gestaltningen av kvarteret anpassad efter både Spångas småskalighet och samtidigt efter Spångas befintliga bebyggelse mot Bromstensvägen med mer stadsmässiga hustyper som lameller och punkthus. Aktiva bottenvåningar med ett utåtriktat nyttjande bidrar till en ännu mer levande stadsmiljö. Uppglasade bottenvåningar med omsorgsfull gestaltning, särskilt vid entréer, utgör viktiga inslag i bottenvåningarnas fasad. Ett omsorgsfullt möte mellan den nya bebyggelsen och den kulturhistoriskt värdefulla bygganden i Hedvig 7 utgör en viktig del av kvarterets utformning.

Granskning

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2020-09-09 – 2020-10-06. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2020-09-09, Mitt i västerort och Mitt i Tensta-Rinkeby 2020-09-08. Planförslaget visades i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, 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. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har ingen erinran mot planförslaget enligt 5 kap. 22 § PBL.

Trafikförvaltningen

I granskningen av systemhandlingen saknade trafikförvaltningen en körspårsanalys som visar att två bussar kan mötas samtidigt som en stillastående lastbil står i lastfickan. Detta behöver säkerställas innan detaljplanen kan antas. Det är mot bakgrund av detta mycket viktigt att inte ytterligare försämra förutsättningarna för busstrafiken. Det kan leda till att färre linjer kan trafikera Spånga station, längre restider och försämrade framkomlighet för samtliga trafikslag i korsningen.

Trafikförvaltningen konstaterar att planförslaget ytterligare begränsar möjligheterna till att utöka terminalens busstrafikerings- och resenärsfunktioner vid Spånga station. Trafikförvaltningen ser att arbetet med att skapa en framtida attraktiv och fungerande bussterminal behöver inkludera ytan (Hedvig 7) i planeringen. Med andra ord anser förvaltningen att lösningen för bussterminalen behöver vara så pass utredd att det kan fastställas att ytan inte behövs för att fylla någon funktion för bussterminalen innan planen antas. Trafikförvaltningen önskar fortsatt dialog i denna fråga.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF har i granskningsskedet identifierat en riskkälla inom aktuellt planområde som bedöms kunna påverka risknivån. Spånga järn- och färghandel som har tillstånd enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) att hantera fyrverkerier vilket bör beaktas. Det är även viktigt att beakta att avstånd till förvaring upprätthålls om verksamheten ska uppfylla aktuella avstånd utifrån LBE och fortsatt få tillstånd.

Enligt planhandlingar beräknas samhällsriskerna efter utbyggnad beräknades till ”i den nedre delen av ALARP-området.” SSBF vill påpeka att oavsett vilken ”del” av ALARP-området samhällsriskerna ligger inom skall alla rimliga åtgärder vidtas. SSBF ifrågasätter den rekommenderade höjden i riskanalysen för placering av friskluftsintag på exponerad fasad. SSBF undrar hur konsulten kommit fram till att 8 meter är tillräckligt. Det är i detaljplaner vanligt att det regleras att friskluftsintag inte vetter mot farligt godsleden. SSBF har dock fått information från inkopplade brandkonsult att byggnaden med allra största sannolikhet på grund av energikrav kommer att utföras med ett så kallat FTX-system med tilluft från taket. SSBF anser att framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen. Avseende innergårdar/bjälklag som inte avses vara körbara, krävs att detta

markeras, antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

SSBF lyfter även frågan om gröna tak. Om det planeras gröna tak, takträdgårdar och liknande är det viktigt att detta utförs så att taken uppfyller de krav på taktäckning som ges i Boverkets byggregler, så att risk för brandspridning till taket förhindras. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i detaljplanen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

MHN anser att de synpunkter MHN framfört i samrådsskedet har delvis beaktats. Det ses som positivt att planförslaget har bearbetats och utvecklats med avseende på utformning och placering, och att planlösningarna har setts över vilket medfört en större andel genomgående lägenheter med tillgång till bullerskyddad sida. Dock utsätts fasaderna mot Bromstensvägen och Värsta allé fortsatt för höga ljudnivåer som innebär att ett antal lägenheter med liten marginal kan anses uppfylla trafikbullerförordningens riktvärden. Därför föreslås att fasader skulle kunna dimensioneras för att klara ljudklass B inomhus, för att som kompensation ytterligare förbättra ljudmiljön.

Enligt MHN behöver planbestämmelsen om trafikbuller ses över alternativt behövs ytterligare översyn av utformning och lägenhetsplanlösningar, då bestämmelsen i kombination med nuvarande planförslag inte kan uppfyllas för samtliga lägenheter.

MHN konstaterar att risk för vibrationer och stomljud har utretts i tillfredsställande utsträckning. På grund av höga bakgrundsljud var det dock inte möjligt att mäta stomljuds nivåer. Stomljuds nivåer har istället uppskattas utifrån vibrationer uppmätta i betongplattan. Med tanke på närheten till spårtrafik, utbyggnaden av Mälarbanan samt en viss osäkerhet vad gäller uppskattade stomljuds nivåer anser MHN att det är befogat med en planbestämmelse för att säkerställa att stomljuds nivåer inom planområdet ej överskrider riktvärdet 30 dBA med tidsangivelsen SLOW.

MHN anser att med föreslagen dagvattenhantering förväntas mängden föroreningar till Bällstaån minska för samtliga ämnen, trots utebliven rening av dagvatten från kvartersgatan. MHN bedömer därför att planen inte kan anses medföra negativa konsekvenser för recipienten och att möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna därmed inte äventyras.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på att Spånga centrum utvecklas och att det skapas fler bostäder i närhet till kollektivtrafiken.

Trafikkontoret anser att en ändring av platsen med lägenheter och verksamheter i bottenvåningarna kräver åtgärder på gatunätet. Trafikkontoret förutsätter att det i samband med exploateringen planeras för en omdaning av den omgivande allmänna gatumarken.

Trafikkontoret upplyser i sitt yttrande att entrén vid Spånga stationsplan 13 får nya förutsättningar för angöring när gatan utanför adressen blir en kvartersgata, en yta som tidigare varit allmän platsmark. Det är viktigt att fastighetens angöringsmöjligheter inte omöjliggörs, ett förslag är att tillskapa ett servitut åt fastighetsägaren för att lösa problematiken.

Utformningen som redovisas i illustrationsbilagan till trafikutredningen vid in- och utfarten mellan det nya kvarteret, lokalgatan och trafikkontorets cykelprojekt bör ses över. Den är otydlig och följer inte stadens riktlinjer om tillgänglighet. Den behöver omarbetas så att kraven gällande tillgänglighet uppnås.

Trafikkontoret ser positivt på att större delen av angöringen och avfallshanteringen löses på kvartersgatan. Enligt trafikutredningen behövs även en angöringsplats längs Värsta allé, lämpligen på gångbanan invid platsbildningen. Det är bra att denna angöringsplats inte inkräktar på körbanan som är en viktig koppling för busstrafiken i området. Däremot är det viktigt att undvika backningsrörelser över gångytan. Trafikutredningen anger en längd om 12 meter medan det i bilagan redovisas en kortare lastplats. Med en kortare lastplats kan inte drift och underhåll skötas på ett acceptabelt sätt. Trafikkontoret anser att det är viktigt att utformningen av denna lastplats ses över och att längden blir så väl tilltagen så att det går att sköta drift och underhåll.

Enligt trafikkontoret fungerar lastplatsens utformning inte ur driftsynpunkt. Den behöver därför ses över så att drift och underhåll kan fungera.

Trafikkontoret ser positivt på att stadens gröna cykelparkeringstal ska klaras enligt planförslaget. Kontoret anser däremot att förslaget kan tolkas som att en del av dessa cykelparkeringar planeras på allmän mark mot Bromstensvägen. Kontoret ser positivt på om allmän cykelparkering kan inrymmas längs Bromstensvägen, men

en sådan cykelparkering på allmän gatumark får inte medföra att projektet reducerar antalet cykelparkeringar på kvartersmark. Kontoret vill att detta redovisas tydligt i planen.

Trafikkontoret lyfter i sitt yttrande vikten av samverkan mellan detta detaljplanarbete och ett pågående investeringsprojekt som utreder möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg i pendlingsstråksstandard längs Bromstensvägen.

Trafikkontoret har synpunkter kring illustrationsbilagan till trafikutredningen och de redovisas träden i illustrationen. Placering av dessa är ännu inte beslutat. Ett av träden ser ut att vara placerat närafasaden mot lokalgatan och riskerar att utgöra ett hinder i ett naturligt ledstråk. Placeringen av detta träd behöver därför ses över.

Trafikkontoret uttrycker en stor oro vad gäller geotekniska förhållanden i området. Trafikkontoret har stora problem med sättningar i närområdet. Det är därför mycket angeläget att man noga överväger nivån på grundläggning och behov av temporär grundvattensänkning. Det kan annars innebära mycket höga kostnader för upprustning av allmän plats i området.

Trafikkontoret belyser i sitt yttrande att det är viktigt att det finns yta för belysning och att inga kommunala belysningsstolpar placeras på kvartersmark. Trafikkontoret ska alltid bli informerat om belysning behöver tas ner eller flyttas. All belysningsprojektering och byggande av belysning som ska ligga på trafikkontoret ska utföras av trafikkontorets entreprenörer och konsulter.

Kulturförvaltningen

Stadsutvecklingsenheten konstaterar att planbestämmelserna sedan samrådet har ändrats från q1 till k1 för Spånga Järn och Färg från 1923. Stadsutvecklingsenheten anser att q1 enligt tidigare förslag i plankartan för samrådsförslaget ska återinföras eftersom dessa är mer lämpliga för att sydda byggnadens kulturhistoriska värden.

Stadsutvecklingsenheten föreslår att planbestämmelserna för k1 formuleras enligt: "Vid underhåll, komplettering och utbyte av material ska detta ske med lika som befintliga."

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har konstaterat att planområdet berör P2008-14578 som inte har nämnt i planbeskrivningen. Det bör framgå av planbeskrivningen. Lantmäterimyndigheten framför även

synpunkter om formulering av paragrafen om fastighetsbildning i genomförandebeskrivningen. Utöver ovanstående påpekar lantmäterimyndigheten att lantmäterimyndigheten inte medverkar vid framtagandet av detaljplanen, vilket framgår av planbeskrivningen. Lantmäterimyndighetens roll är att vara stöd vid formulering av den fastighetsrättsliga delen av genomförandedelen samt att vara remissinstans vid samråd och granskning.

Stockholms vatten och avfall (SVOA) - avfallsfrågor

SVOA är positiva till tillägget av ”mobil sopsug” i planbeskrivningen. SVOA uppmärksammar även om att det fr.o.m. den 1 januari 2021 blir obligatoriskt med matavfallsinsamling för verksamheter som serverar fler än 25 portioner per dag. En kombinerad matavfallstank (kvarn till tank) och fettavskiljare, så kallad kombitank, rekommenderas för dessa verksamheter. Motsvarande börjar gälla för hushåll och övriga verksamheter den 1 januari 2023.

Stockholms vatten och avfall - vattenfrågor

Enligt SVOA finns befintliga ledningar för vatten, dag respektive spillvatten i Bromstensvägen. Befintliga anslutningspunkter och servisledningar som korsar planområdet behöver anpassas till nya fastighetsgränser.

Ledning för dagvatten finns i Bromstensvägen, denna ledning behöver dock flyttas ut längre i Bromstensvägen på grund av konflikt med detaljplan. Det finns även en dagvattenledning öster om planområdet i korsningen Bromstensvägen, Värsta Allé.

I den fortsatta planeringen bör hänsyn tas till att vatten kan dämma upp i dagvattensystemet från Bällstaån vid höga vattenstånd. Marknivåerna bör anpassas så att det inte finns risk för översvämning från ån. Extremt dimensionerande vattenstånd i Bällstaån vid Mjölmarstigen ligger på +4,33 m (RH2000).

Anslutning av dagvatten bör ske till dagvattennätet öster om planområdet då dagvattennätet väster om planområdet är högt belastat.

Dagvattenutredningarna och förslag till dagvattenhantering följer i stort stadens dagvattenstrategi, stadens åtgärdsnivå för dagvatten samt stadens checklista för dagvattenutredningar. Enligt dagvattenutredning och planbeskrivning är det svårt att nå stadens åtgärdsnivå för dagvatten för kvartersgatan. Det föreslås i princip ingen dagvattenhantering för kvartersgatan. I planbeskrivningen

nämns dock att för att minska avrinning från gatan kan den beläggas helt eller delvis med plattor, gräsarmering eller krossmaterial. Man bör överväga om detta bör regleras i plankarta, genom att exempelvis reglera hur stor del av kvartersgatan som får anläggas med icke-permeabla material.

Stockholms Exergi

Stockholms Exergi har ingen erinran.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Ingen sakägare enligt fastighetsförteckningen yttrande sig i samråds- och granskningsskeden.

Övriga

Nätverket För Spångas Framtid

Nätverket kräver att planprocessen avbryts och börjar om med utgångspunkt från att planområdet enbart omfattar den befintliga fastigheten Hedvig 7. Detta för att stadens egna och här berörda mark kunna avsättas för en synnerligen angelägen och brådskande utbyggnad av bussterminalen. om planområdet, trots nämnda invändningar, ges den omfattning den föreslagna detaljplanen föreskriver bör byggnadens höjd begränsas till den höjd de nu högsta och närliggande byggnaderna har, det vill säga 8 våningar. Härigenom tas hänsyn till stads- och landskapsbilden på platsen samt till centrumområdets befintliga karaktär.

Spånga Fornminnes- och hembygdsgille

Spånga Fornminnes- och hembygdsgille ser det som positivt att höghuset och volymen mot Värsta allé har sänkts inför granskningsskedet. Spånga Fornminnes- och hembygdsgille anser dock att förslaget höghus borde sänkas till 8 våningar, och att istället för fasader i matrisgjuten betong förordas fasadputs. Önskvärt är också att låghusdelen mot Värsta allé utformas mer likt övriga hus längs gatan. Föreslagen kvartersgata medför borttagande av en järngrind som tillhör järnhandelshuset. Att järngrinden tillvaratas och återanvänds på fastigheten är angeläget från kulturmiljösynpunkt. Det önskas även att detaljplaner i området föregås av ett mer övergripande planprogram, inriktat på att tillvarata platsens befintliga bebyggelse, historia och särart.

Sveriges Åkeriföretag ABC

Sveriges åkeri ABC framför synpunkter om den planerade lastplatsen mot Värsta allé. Det menas att det kommer att bli en hel del leveranser till fastigheten och att göra lastplats på andra sidan ”bussgatan” på Spånga Torg avstyrker vi bestämt. Enligt Åkeriföretag är det inte lämpligt för chaufförer som ska bära eller

dra pall över bussgatan med den omfattande busstrafik som råder. Det handlar om chaufförernas arbetsmiljö. Om det blir för smala lastplatser riskerar chauffören att bli påkörd eftersom denne stiger ur och i lastbilen på vänster sida och förflyttar sig uteder sidan, ut mot gatan. Företaget anser att lastplatsen kommer även användas för hemleveranser, och även av flyttbilar. Det föreslås att nu i planeringen försöka bygga bort den trängsel och konkurrens om yta som kommer att ske med annars olaglig uppställning med hinder för busstrafiken, bara för att kunna sköta kundernas nödvändiga leveranser. Det framförs även av åkeriföretaget att det är viktigt med väl tilltagna hissar i byggnaden för ambulans- och sjuktransporter och flytt- och leveranspersonalen.

Barnverket

Barnverket framför synpunkter ur barnperspektiv. Den parkering som finns på fastigheten idag är enligt Barnverket en enda platsen intill stationen där barn kan lämnas och hämtas och på ett tryggt och säkert sätt eftersom biltrafik är förbjuden på Bussterminalen. Det anses enligt Barnverket att en barnkonsekvensanalys saknas i sin helhet såsom förebyggande riskkonsekvenser utifrån barns hjärna, kropp och sinne. Hur påverkas barn av den försämrade framkomligheten? Var kan barn på ett tryggt och säkert sätt lämnas och hämtas om de ska åka buss och pendeltåg? Hur påverkas barnen av de höga byggnaderna och skuggbildningen som en effekt av dessa? I planbeskrivningen nämns ordet cykel 7 gånger medan ordet barn inte förekommer alls. Har de ingen plats i Spånga? Barnverket anser att ett antagande av denna planbeskrivning/ detaljplan inte skall ske förrän barnperspektivet med stöd av Barnkonventionen är utrett.

Styrelsen för Brf Solrosen1, Spånga

Styrelsen för Brf Solrosen1 protesterar mot nya byggplanerna för Hedvig 7. Enligt föreningens styrelse kommer höghuset att förstöra Spångas karaktär av 50 tals hus och villabebyggelse med relativt låga hus. Föreningen instämmer helt med Skönhetsrådets yttrande i samband med plansamrådet.

Privatpersoner

Till granskningsskedet skickade sammanlagt 19 privatpersoner skriftligt yttrande. Huvudfrågor som har lyfts kan sammanfattas enligt nedan:

- **Behov av ett helhetsgrepp.** Innan en detaljplan för bygget godkänns bör det finnas en övergripande plan för hela stationsområdet. Det behövs ett samråd av trafikplanering

och utbyggnad/förändring av bussterminalerna och kanske behöver denna mark för tillgänglighet och integrering av centrum.

- **Höghuset stadsbilden.** Planerade bebyggelse avsticker alldeles för mycket från befintlig bebyggelse, och påverkar stadsbilden negativt. Planförslaget visar en total brist på hänsyn till omgivande bebyggelse, dess karaktärsdrag och historia. Förslaget förstör småskalig bebyggelse som människor tycker om. Det föreslås även att hela fasaden av den kulturhistoriska byggnaden mot Värsta allé bevaras.
- **Kulturmiljö- den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden.** Det har inkommit synpunkter om den befintliga byggnaden i fastigheten Hedvig 7. Det föreslås att hela fasaden mot Värsta allé, inte bara den ursprungliga delen, skyddas i detaljplanen,
- **Trafik och trafiksäkerhet.** Det är i dagsläget mycket trafik och genomfartstrafik i Spånga med lång köbildning på Bromstensvägen, enorm mängd bussar och många gångtrafikanter, däribland väldigt många skolbarn, som ska passera vid övergångsstället vid t.ex. nuvarande Pressbyrån. Det kommer att bli ännu mer problematiskt med öppning av privat trafik mot Värsta allé, detta måste åtgärdas.
- **Kommunikation och kollektivtrafik.** Vikten av en fungerande kommunikation lyfts. Även om platsen för det nya huset är kollektivtrafikhärlig måste hänsyn tas till hur mycket kollektivtrafiken egentligen tål. Den är redan hårt belastad och med de många nya bostäderna i Bromstensstaden kommer trycket på kollektivtrafiken att öka markant. Det föreslås även att detaljplanområdet avbryts, och omfattar bara kvarteret Hedvig 7. Detta för att stadens egna och här berörda mark kunna avsättas för en synnerligen angelägen och brådskande utbyggnad av bussterminalen.
- **Centrumparkering.** De parkeringsplatser som kommer att försvinna används idag av besökare i Spånga centrum. Men de används också frekvent av människor som ska hämta eller lämna personer till och från pendeltågen och bussarna. Då är närheten och den visuella kontakten till kollektivtrafiken viktig. Om parkeringsplatserna försvinner kommer den trafiken istället flytta ut på gatorna. Bilar kommer att stå längs gatorna och på så sätt minska framkomligheten för andra bilar och bussar. Det är redan alldeles för få parkeringsplatser i

Spånga centrum. Ska det byggas mer bostäder behövs fler närliggande parkeringsplatser, inte färre!

- **Mikroklimat.** Denna höga byggnad skuggar, och påverkar omkringliggande hus negativt. Skuggan kommer även störa torget, samt bidra till otrivsel och vindar.
- **Frågor/missförstånd om höjdregering.** Att kalla det för en sänkning att gå från 15 våningar till 13, när höjden endast skiljer 1,5 meter låter helt befängt. Hur korta är de som hade förväntats bo i de två övre våningarna? Låter som ett patetiskt försök att ”mörka” att man egentligen inte sänker höjden.
- **Behov av samhällsfunktioner.** Behov av förskola, skola och park lyfts av flera privatpersoner.
- **Höjd som flyghinder.** Höjden kan vara problematisk ut flyghinderperspektiv. Ska det vara röda blinkande lampor för att flyget ska se byggnaden? Det kan påverka de omkringliggande husen.
- **Positiva synpunkter.** Det som är positivt är att byggnaden för Spånga järn får vara kvar och integreras in i det nya. Mer av sådana idéer där gammalt integreras med nytt! Det lyfts även att det är positivt att utbud av bostäder kommer att utökas i Spånga. Genom ett ökat befolkningsunderlag bidrar det till en starkare centrum.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Höghuset utgår ur förslaget.
- Höghusets höjd ska sänkas till åtta våningar.
- Parkeringsplatsen behålls oexploaterad.
- All befintlig bebyggelse ska bevaras. Delar av interiören ska skyddas.
- Bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum.
- Detaljplanen bör säkerställa ljudklass B inomhus.
- Området bör planeras utifrån ett beräknat högsta flöde (BHF) beträffande översvämning med motiveringen ovan. BHF har inte utretts men området har dimensionerats utifrån ett 100-årsregn.
- Detaljplanen bör reglera dagvattenåtgärder för kvartersgatan i plankartan.
- En större lastplats på Värsta allé ska säkerställas.
- En barnkonsekvensanalys ska tas fram innan detaljplanen antas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Risk

Spånga järn- och färghandels tillstånd att hantera fyrverkerier

Spånga järn- och färghandel som har tillstånd enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) att hantera fyrverkerier vilket bör beaktas. Med anledning av brandförsvarets synpunkt har stadsbyggnadskontoret tagit del av tillståndet. Tillståndshavare är före detta ägare av fastigheten Hedvig 7, och ägare av Spånga järn- och färghandel. Verksamheten lades ner när fastigheten såldes till SSM AB, byggaktör i denna detaljplan. Tillståndet löper ut den 28 oktober 2020. Stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan är tillräckligt utredd, och att det ovannämnda tillståndet inte berör detaljplanen.

Placering av friskluftsintag

En kompletterande PM togs fram inför antagandet av detaljplanen för att redovisas skyddseffekterna samt en verifiering för att placera friskluftsintag minst 8 meter ovan mark. Utredningen visar att högt placerade friskluftsintag på aktuellt avstånd, strax under 60 meter från Mälarbanan, skulle ge en påtaglig minskning av koncentrationen inomhus vid ett utsläpp med giftig gas. Effekten blir större ju närmre utsläppspunkten som byggnaden är placerad och ju högre luftintaget är placerat. Men det är framförallt aktuella väder- och vindförhållanden som styr. Vid stabil skiktning så trycks gasmolnet ner mot marken av den ovanliggande luften, vilket ger mindre utblandning i höjddled. För detta fall har luftintagets placering mycket stor betydelse inom hela riskhanteringsområdet. Sammanfattningsvis ger en placering av luftintag på ca 8 m höjd ovan mark möjlighet till en påtaglig riskminskning. Sammantaget bedöms åtgärden högt placerade friskluftsintag ge en minst lika bra skyddseffekt som vid placering på oexponerad sida bort från Mälarbanan. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den reglerade planbestämmelsen om skydd mot störning, med krav på minst 8 meter ovan marknivå, ger en minst lika bra skyddseffekt som vid placering på oexponerad sida bort från Mälarbanan, och är tillräcklig för att skydda bostäderna mot risker kopplade till Mälarbanan.

Brand

En brand-PM togs fram inför granskningsskedet för att utreda hur brandskyddet ska säkerställas i stora drag. Frågor som regleras i Boverkets byggregler kommer att hanteras i bygglovsskedet. I bygglovsskedet kommer det genom fortsatt projektering säkerställas och redovisas att krav på brandskydd uppfylls enligt gällande

regelverk. Enligt utredningen bedöms räddningstjänstens assistans erfordras generellt inte för utrymning från byggnaden med undantag av den mindre huskroppen. Avstånd från brandpost till uppställningsplats för släckfordon ska understiga 75 meter och avstånd från uppställningsplats för släckfordon till angreppspunkt ska understiga 50 meter. Räddningsvägar krävs inte eftersom byggnaden är tillgänglig från det ordinarie vägnätet. Stadsbyggnadskontoret anser att detaljplanens utformning möjliggör för att krav på brandskydd uppfylls enligt gällande regelverk.

Trafikbuller

Gällande miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter uppfyller majoriteten av de tillkommande bostäderna trafikbullerförordningen riktvärden. Av totalt 153 lägenheter uppfylls trafikbullerförordningen riktvärde för 151. Dock krävs åtgärder i form av delvis inglasade balkonger för fem av dessa. För två lägenheter överskrids riktvärdet 65 dBA med 1 dBA och dessa har inte tillgång till en mindre bullerutsatt sida. Som kompensationsåtgärd föreslås en teknisk lösning med specialfönster. Planbestämmelsen om trafikbuller har inför antagande omformulerats, och reglerar att bostadsbyggnad ska placeras och utformas så att riktvärden för trafikbuller följs. I och med bullerförordningens riktvärden uppfylls i alla lägenheter anser stadsbyggnadskontoret att det inte är motiverat att säkerställa ljudklass B inomhus. Det är boverkets byggregler med krav på ljudklass A som gäller.

Stomljud

Plankartan har inför antagandeskedet kompletterats med en planbestämmelse som säkerställer att stomljudsnivåer inom planområdet ej överskrider riktvärdet 30 dBA med tidsangivelsen SLOW. Miljö- och hälsoskyddsnämndens krav om reglering av stomljud i detaljplanen bedöms därmed tillgodosett.

Dagvatten

SVOA anser att de föreslagna dagvattenåtgärderna för kvartersgatan ska regleras i plankartan. Dagvattenutredningen rekommenderar inte dagvattenåtgärder för kvartersgatan på grund av platsbrist och höga grundvattennivåer. Men projektet utesluter inte ett genomförande av de föreslagna åtgärderna i dagvattenutredningen; plattor med större fogar, krossmaterial eller gräsarmering. Möjlighet till dessa åtgärder kommer att utredas i samband med systemhandlings projektering av kvartersgatan. Förslag till dagvattenhantering följer i stort stadens

dagvattenstrategi, stadens åtgärdsnivå för dagvatten samt stadens checklista för dagvattenutredningar. Trots utebliven rening av dagvatten från kvartersgatan förväntas mängden föroreningar till Bällstaån minska för samtliga ämnen med föreslagen dagvattenhantering. Det bedöms därför att planen inte kan anses medföra negativa konsekvenser för recipienten och att möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna därmed inte äventyras. Dagvattenåtgärder regleras i regel inte i plankartan. Utan detaljplanen ska genom dagvattenutredning visa att det går att uppfylla de krav som staden ställer på detaljplaner vad gäller hantering av dagvatten. Detta har påvisats i dagvattenutredningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan är tillräckligt utredd i detaljplanskedet, och möjligheten till eventuella dagvattenåtgärder på kvartersgatan kommer att utredas i samband med systemhandlingsprojektering.

Befintliga ledningar

Enligt SVOA finns befintliga ledningar för vatten, dag respektive spillvatten i Bromstensvägen. Befintliga anslutningspunkter och servisledningar som korsar planområdet behöver anpassas till nya fastighetsgränser. Ledning för dagvatten finns i Bromstensvägen, denna ledning behöver dock flyttas ut längre i Bromstensvägen på grund av konflikt med detaljplan. Ledningssamordning ska ske i samband med genomförandet av detaljplanen. Enligt SVOA bör marknivåerna anpassas för att undvika risk för översvämning från Bällstaån. Detaljplanen reglerar lägsta nivå för färdigt golv, och lägsta grundläggningsnivå +6,0 respektive +5,0 meter över nollplanet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att dessa reglerade höjder ger tillräckligt med marginal för att vatten kan dämma upp i dagvattensystemet från Bällstaån vid höga vattenstånd.

SVOA:s synpunkter gällande ledningar bedöms därmed tillfredsställda.

Geoteknik

Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets synpunkt gällande geotekniska förhållande i området. På grund av höga grundvattennivåer i området, lermark och konsekvenserna av underbyggnad/garage har stadsbyggnadskontoret valt att inte ställa krav på ett underbyggt garage i projektet. Nivån för garageplanet har valts på ett sätt som schakt-, fyllnings- och grundläggningsarbetena inte behöver utföras med grundvattensänkning inom intervallet för grundvattenytans variation, vilket innebär att åtgärder kopplade till grundvattensänkning och skadeverkningar till följd av

grundvattensänkning uteblir. Detaljplanen reglerar att lägsta grundläggningsnivå ska vara +5,0 meter över nollplanet, vilket innebär att det inte är aktuellt med grundvattensänkning. Stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan är tillräckligt utrett, och att föreslagen bebyggelse i detaljplanen är lämplig ut geotekniskt perspektiv.

Behov av ett helhetsgrepp

Ett flertal inkomna synpunkter lyfter ett behov av en övergripande områdesplan som tar ett större grepp om trafiklösningar, pendeltågsstationen och bussterminalen, samt säkerhet och barnperspektivet vid centrala delar av Spånga. Stadsbyggnadskontoret arbetar geografiskt uppdelat tillsammans med övriga berörda förvaltningar och parter såsom trafikverket gällande Mälarbanan och med trafikförvaltningen gällande bussterminalen. Exempel på frågor som hanteras geografiskt i det löpande arbetet är frågor såsom trafiksituationen, behov av parker, skolor, förskolor och lokaler. I detaljplanprocessen arbetar stadsbyggnadskontoret nära både exploateringskontoret, vars landskapsarkitekter och trafikplanerare utformar ny allmän plats, och trafikkontoret som arbetar med trafikflöden och omdaning av befintlig allmän plats. Program för detaljplan är en formell process för utredning av större områden i det tidiga skedet, innan detaljplanarbeten startas. Sådana program startar genom politiskt beslut. Eftersom stadsbyggnadsnämnden redan har beslutat om start av nämnda detaljplanen är det inte aktuellt att starta ett programarbete för Spångas centrala delar. Gällande bussterminalen ser stadsbyggnadskontoret gärna att en detaljplan startar för att samordna utvecklingen med övriga pågående detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret kan dock inte starta en detaljplan för bussterminalen på eget initiativ, det är ansvariga myndigheter som ska komma in med en ansökan om detaljplanändring.

Höghuset - stadsbilden

I samband med granskning av detaljplanen inkom synpunkter från privatpersoner och olika föreningar och nätverk kring det planerade 12-våningshuset. Enligt synpunkterna avviker höghuset alldeles för mycket från befintlig bebyggelse, och påverkar stadsbilden negativt. Stadsbyggnadskontoret är medvetna om Spångas karaktär och småskalighet, och anser samtidigt att området mot Bromstensvägen, med exploateringarna runt 2000-talet, har fått delvis en annan karaktär än resten av Spånga/Solhem. Kvarteret förhåller sig höjdmässigt till de befintliga femvåningshusen längs med Bromstensvägen. Mot Värsta allé har

kvarteret fått en lägre höjd anpassat efter de befintliga småskaliga byggnaderna längs med Värsta allé. Bromstensvägen är utpekad i Stockholms översiktsplan som ett stråk som har potential att på sikt omvandlas till ett urbant stråk. Översiktsplanen är ett viktigt styrdokument, och en utgångspunkt i stadsbyggnadskontorets detaljplaneringsarbete. Mot ovanstående bakgrund bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget med de föreslagna byggnadshöjderna är i linje med översiktsplanens visioner för Bromstensvägen, och att det är lämpligt med en högre byggnad vid en sådan central och strategisk plats som korsningen Värsta allé/ Bromstensvägen.

Kulturmiljö- den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden
Skyddsbestämmelsen q i samrådsförslaget ändrades till en varsamhetsbestämmelse k i granskningsförslaget. Syftet med bestämmelsen k är att den kulturhistoriskt värdefulla byggnadens karaktärsdrag ska bibehållas. Anledning till denna förändring, från en skyddsbestämmelse q, till en varsamhetsbestämmelse k, är de omfattande ombyggnationer som den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden behöver genomgå för att kunna uppfylla dagens standarder och krav inte minst vad gäller energikrav. Fönster och ytterväggar behöver troligtvis bytas ut, och isoleras för att kunna uppfylla BBR:s energikrav. Varsamhetsbestämmelsen har inför antagandeskedet kompletterat med ett tillägg om att vid underhåll, komplettering och utbyte av material ska detta ske med lika som befintliga. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en varsamhetsbestämmelse, med den formulering som bestämmelsen har, är en lämplig avvägning mellan byggnadens kulturhistoriska värden och den ombyggnationen som byggnaden ska genomgå för att fortsatt kunna användas för bostadsändamål.

Det har inkommit önskemål om att även tillbyggnaderna i kvarteret Hedvig 7 ska bevaras. Tillbyggnaderna är, enligt byggandsantikvariska utredningen som togs i samband med detaljplanen, inte lika medvetet utformade som den ursprungliga byggnadsvolymen, utan har en bitvis ålderdomlig framtoning. Det finns också bristande kopplingar mellan tillbyggnaderna och den ursprungliga byggnaden. Den ursprungliga byggnadsvolymen bedöms ha bredare och djupare kulturvärden än tillbyggnaderna.. Mot denna bakgrund bedömer stadsbyggnadskontoret att bevarande av den ursprungliga delen av den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden är en lämplig avvägning mellan byggnadens kulturhistoriska värden, och behov av nya bostäder i ett kollektivtrafiknära läge.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om en befintlig järngrind vid den befintliga byggnaden för Spånga järn- och färghandel. Byggaktören har på begäran av stadsbyggnadskontoret dokumenterat järngrinden för ett eventuellt återskapande eller återanvändning av grinden på en lämplig plats inom kvarteret.

Lastplatsen på Värsta allé

Trafikkontoret, trafikförvaltningen, och Sveriges Åkeriföretag ABC har framfört synpunkter kring den planerade lastplatsen mot värsta allé. Lastplatsen, dess placering, utformning och storlek studerades under detaljplanprocessen i dialog med trafikförvaltningen och trafikkontoret. Syftet har varit att säkerställa att lastplatsen inte försämrar förutsättningarna för busstrafikens framkomlighet på Värsta allé. Trafikkontorets pågående cykelprojekt har varit en utgångspunkt i utformning av detaljplanen.

Lastplatsen är avgörande för att de planerade verksamhetslokalerna och bostadsentrén vid korsningen Värsta allé/Bromstensvägen ska kunna uppfylla stadens tillgänglighetskrav. Lastplatsen inkräktar inte på körbanan, och kommer att vara tidsreglerad så att lastplatsen inte kan användas vid rusningstider, när busstrafiken är mest intensiv. Stadsbyggnadskontoret poängterar att lastplatsen är till för leveranser med mindre lastbilar till verksamhetslokalerna, samt tillfällig angöring till en bostadsentré mot Bromstensvägen. För flyttbilar och övriga leveranser finns parkeringsplatser på kvartersgatan.

På grund av platsens förutsättningar finns inte möjlighet till en 12 meters lång lastplats. Den planerade 10 meters långa lastplatsen bedöms lämplig för de typer av fordon som kommer att angöra lastplatsen. En kompletterande körspåranalys har tagits fram inför antagandeskedet med syftet att utreda om två bussar kan mötas samtidigt om en stillastående lastbil står i lastplatsen. Körspåranalysen visar lastplatsen kommer att fungera även i detta scenario. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den föreslagna lastplatsen är lämplig, och nödvändig för att tillgänglighetskravet ska kunna uppfyllas i projektet. Det bedöms också att lastplatsen inte kommer försämra bussarnas framkomlighet på Värsta allé.

Övriga frågor som trafikkontoret har lyft i sitt granskningsyttrande tas hand om i systemhandlingsprojektering av allmän platsmark.

Trafik och trafiksäkerhet

Frågor kring trafik och trafiksäkerhet har lyfts av remissinstanser och allmänheten. Det framförs att trafiksituationen kommer att bli problematisk då personbilar som behöver köra in i garaget i kvarteret Hedvig 7, kommer att köra in på Värsta allé.

Stadsbyggnadskontoret poängterar att i samband med ett pågående projekt som utreder möjligheter till utbyggnad av gång- och cykelväg i centrala delar av Spånga, utreder trafikkontoret även möjligheten till trafiksäkerhetsökande åtgärder i centrala delar av Spånga, för att uppnå en mer säker och fungerande trafiksituation.

Centrumparkering

Vad gäller centrumparkeringsfrågan har Stockholms stad inför samrådsskedet tagit fram en parkeringsutredning med syftet att visa vilka konsekvenser borttagandet av parkeringsplatser kan resultera i vid genomförande av planerad bebyggelse i närhet till Spånga centrum. Sammantaget kan konstateras att antalet parkeringsplatser i framtiden kommer att utökas i förhållande till dagsläget. Att parkeringssituationen vid genomförandet av utredningen anses tillgodose behovet av parkering tyder på att parkeringsutbudet även i framtidsscenarioet kommer vara tillräckligt högt. Infartsparkeringen vid tennishallen som i dagsläget används som etableringsyta för angränsande bebyggelse kommer att öppnas upp för att ersätta de platser som då tas i anspråk i samband med genomförandet av detaljplanen för Hedvig 7.

Stadsbyggnadskontoret poängterar att stadsdelarna Solhem och Bromsten har god tillgång till busstrafik med bekvämt gångavstånd mellan bostadsområdena och närmaste busshållplatser. I och med att det finns goda möjligheter att ta bussen till Spånga station bedömer stadsbyggnadskontoret att borttagandet av parkeringsplatserna inom planområdet inte kommer att försämra framkomligheten.

Stadsbyggnadskontoret arbetar för en klimatsmart och tålig stad. Att möjliggöra bostäder i kollektivtrafiknära lägen, och att minska bilberoendet är i linje med översiktsplanens visioner för Stockholms framtid.

Kommunikation och kollektivtrafik

Flera privatpersoner och trafikförvaltningen anser att nya lösningar för bussterminalen behöver vara så pass utredd att det kan fastställas att ytan inte behövs för att fylla någon funktion för bussterminalen innan planen antas. Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen, med dess centrala läge och närhet till kollektivtrafik, är lämplig för ett nytt bostadskvarter.

Stadsbyggnadskontoret är mån om att starta en detaljplanprocess för bussterminalen som kan utreda de ytbehov som finns. Stadsbyggnadskontoret kan dock inte starta en detaljplan för bussterminalen på eget initiativ, utan det ska initieras av de ansvariga instanserna för bussterminalen.

Vad gäller Mälarbanan kommer kapaciteten utökas genom utbyggnad av Mälarbanan från två till fyra spår.

Barnperspektiv

Frågor kring barnperspektiv och behov av en barnkonsekvensanalys lyftes under granskningsskedet. Även om en formell barnkonsekvensanalys inte har tagits fram i samband med detaljplanen, ingår det i en detaljplanprocess att väga in alla perspektiv i arbetet, bl.a. barnperspektiv. Detaljplanen möjliggör en innergård med plats för plantering och närlek för mindre barn. Bebyggelsen ligger med god tillgänglighet till kollektivtrafik och cykelvägnät vilket är positivt för äldre barns autonomi. I samband med ett pågående projekt för utbyggnad av gång- och cykelvägen i centrala delar av Spånga, utreder trafikkontoret även möjlighet till trafiksäkerhetsökande åtgärder i centrala delar av Spånga, för att uppnå en mer säker och fungerande trafiksituation. På grund av ovannämnda åtgärder bedömer stadsbyggnadskontoret att detaljplaneförslaget har positiva konsekvenser för barn.

Mikroklimat

Frågor kring vind och skuggkastning lyfts i granskningsskedet. Vad gäller vind har en vindutredning tagits fram i samband med detaljplanen för att utreda hur föreslagen bebyggelse påverkar mikroklimatet i projektets närområde. Detaljplanen reglerar de tekniska åtgärder som skärmtak vid höghuset för att säkerställa gynnsamma vindförhållanden på allmän platsmark. Möjlighet till andra åtgärder som trädplantering på allmänplats utreds i samband med systemhandlingsprojektering av allmän plats, och cykelprojektet.

Vad gäller frågan om hur solförhållandena påverkas av det planerade kvarteret och höghuset, har inför granskningsskedet en solstudie tagits fram. Solstudien visar att skuggningseffekten av den nya bebyggelsen inom kvarteret drabbar framför allt de befintliga bebyggelserna på nordvästra sidan av planområdet inom fastigheten Hedvig 22. Åttavåningshuset och femvåningshuset inom Hedvig 22 på nordvästra sidan av detaljplanområdet får idag solljus på fasaderna mot sydost på förmiddag och även några timmar på eftermiddag, då fasaderna vetter sig mot den öppna ytan

för befintliga parkeringsplatsen. Tillkommande bebyggelsen inom Hedvig 7 kommer att försämrå ljusförhållandet för framför allt åttavåningshuset på förmiddagar.

Stadens digitala tredjemodell finns på bottenvåningen av Tekniska nämndhuset, i utställningsutrymmen Fyrkanten. I den digitala tredjemodellen finns möjligheten att kolla på förslaget från olika håll och olika avstånd, och att studera hur bebyggelsen skuggar vid olika tider på dagen och under året.

Frågor/missförstånd om höjdreglering

Under granskningen lyftes en fråga om de reglerade plushöjderna för höghuset av flera privatpersoner. Allmänheten ställer sig frågande kring en sänkning från 15 våningar till 12/13, när höjden endast skiljer 1,5 meter. Stadsbyggnadskontoret förtydligar att i samrådsförslaget reglerades byggnadshöjden genom "högsta nockhöjd". Utöver högsta nockhöjd (+53,0 i samrådsförslaget) medgav samrådsförslaget, genom en utformningsbestämmelse f1, ett teknikrum på tak med maximalt 4,0 meter byggnadshöjd. Det innebär att den verkliga plushöjden för höghuset i samrådsförslaget var +57,0. I granskningsförslaget har det använts "totalhöjd" i stället för "högsta nockhöjd" för höghuset (det bedömdes som en mer lämplig reglering av höjd för höghusets nya utformning). Den angivna plushöjden på höghuset i granskningsförslaget är inklusive ett teknikrum som är integrerat i höghuset. Sammanfattningsvis har höghuset sänkts från +57,0 meter till +51,5 meter i granskningsförslaget. Takhöjd har dock höjts något i det nya förslaget i alla våningar för att få plats med all installation.

Behov av samhällsfunktioner

Behov av nya skolor, förskolor och parker lyfts. Frågan kan tyvärr inte hanteras inom ramen för denna detaljplan.

Höjd som flyghinder

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkter om dem reglerade plushöjderna i relation till flyg. Luftfartsverket har tagit del av planförslag. Luftfartsverket hade i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Positiva synpunkter

Stadsbyggnadskontoret noterar att flera privatpersoner är positiva till en exploatering av området enligt förslaget.

Revidering efter granskning

Revideringar av planhandlingarna har gjorts dels utifrån inkomna synpunkter och dels utifrån stadsbyggnadskontorets egna vidare

arbete. Revideringarna utgörs av tillägg, förtydliganden och redaktionella ändringar och bedöms som små revideringar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ändringarna inte är av så väsentlig grad att en ny granskning krävs.

Plankarta.

- Planområdesgränsen justeras i det norra hörnet av planområdet för att inte beröra en annan gällande detaljplan.
- En utformningsbestämmelse som reglerar andel av genomsiktliga glaspartier i kvarterets bottenvåning mot nordväst (skraffering) förtydligas.
- Varsamhetsbestämmelsen k1 har fått ett tillägg som säkerställer att vid underhåll, komplettering och utbyte av material ska detta ske med lika som befintliga.
- Planbestämmelsen om trafikbuller har omformulerats.
- En planbestämmelse som säkerställer att bostäder ska utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage har reglerats i plankartan.

Planbeskrivning.

- Det har förtydligats i planen att kvarterets behov till cykelplatser ska tillgodoses på kvartersmark. Eventuella cykelplatser på allmän platsmark är till för allmänheten.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget är ett positivt tillskott i Spånga och väl avvägt mellan Spångas karaktär och en ny årsring tillsammans med Bromstensstaden. Kontoret ser även positivt på att den kulturhistoriskt värdefulla järn- och färghandeln bevaras och utvecklas och att verksamhetslokaler anordnas.

Från inkomna synpunkter har intressekonflikter mellan en effektiv markanvändning mot anpassning till den befintliga skalan och kulturmiljön samt behov av centumparkering identifierats.

Grundtypologin är ett halvslutet kvarter som är i samklang med den befintliga bebyggelsestrukturen nordväst om planområdet. Detaljplanen reglerar höghusets utformning med syfte att säkerställa ett väl gestaltat och slankt landmärke. Detaljplanen säkerställer också att den ursprungliga delen av den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden för Spångas järn- och färghandel bevaras och, att mötet mellan den nya bebyggelsen och den befintliga byggnaden sker på

ett hänsynsfullt sätt. Bebyggelsens bottenvåning möjliggör för lokaler vilket tillsammans med en tvingande uppglasningsbestämmelse och den mindre platsbildningen bedöms bidra till en levande och trivsamt gatumiljö.

Kontoret bedömer att parkeringsfrågan har hanterats i tillräcklig omfattning. De övergripande frågorna som kommunikation, trafik och trafiksäkerhet som berör de centrala delarna av Spånga kan inte hanteras inom ramen för denna detaljplan.

En avvägning mellan olika intressen har gjorts. Mot bakgrunden av ovanstående, och på grund av platsens kollektivtrafikhärläge och översiktsplanens intentioner om omvandling av Bromstensvägen till ett urbant stråk är stadsbyggnadskontorets ställningstagande att föreslagen exploatering är lämplig.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas av stadsbyggnadsnämnden.

Louise Heimler
planchef

Yasaman Ghanavi
stadsplanerare