

Samrådsredogörelse Detaljplan för Grimsta 1:2 i stadsdelarna Hässelby Strand, Dp 2018-14612

Innehåll

No table of contents entries found.Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en bebyggelseutveckling inom sex delområden längs med Maltesholmsvägen och vissa anslutande gator med 630 bostäder och verksamhetslokaler i bottenvåningar som ett led i att omvandla Maltesholmsvägen till ett urbant stråk. Planförslaget sändes ut på samråd 2022-09-13 - 2022-10-24. Under samrådet har 47 yttranden inkommit. De flesta remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, bland annat gällande kulturmiljö, dagvatten, trafik, buller, markföroreningar och risk. Enstaka remissinstanser avstyrker planförslaget. Från sakägare och boende har synpunkter bland annat framförts gällande bebyggelsestruktur och skala, trafik, ökad skuggning och insyn, behov av nya lekparkar och bevarad natur.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

- Bearbetad bebyggelse i fråga om dess struktur, skala och gestaltning utifrån områdets kulturhistoriska värden och de befintliga bostadshusen i anslutning till planområdet.
- Möjlighet till en större anpassning av bebyggelse efter höga naturvärden, och det gröna områdets funktion som barrskogssamband.
- Möjlighet till nya mötesplatser och lekparkar på allmän platsmark.
- Trafikbuller, stömljud och vibration.
- Dagvatten och skyfall.
- Trafiklösningar inom planområdet.

- Risker gällande urspårning, farligt godstransporter, elektromagnetisk strålning och drivmedelstationen inom delområde 3
- Risker för ras och skred
- Markföroreningar

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en bebyggelseutveckling inom sex delområden längs med Maltesholmsvägen och några anslutande gator med bostäder och verksamhetslokaler som ett led i att omvandla Maltesholmsvägen till ett urbant stråk. Den tillkommande bebyggelsen ska stärka Maltesholmsvägen genom bland annat en medveten placering och utformning av volymer, förgårdsmark och entrépartier. Bebyggelsen ska förhålla sig till de viktiga gång- och cykelkopplingar samt det parkstråk som finns längs med och i anslutning till gatan idag. Bebyggelsens typologi, skala och gestaltungsprinciper ska ta utgångspunkt i områdets kulturhistoriska värden och befintlig bebyggelse i detaljplanens närområde. I vissa strategiska lägen ingår även verksamhetslokaler i bottenvåningen för att stärka upp gatans vistelsevärde och stråkfunktion.

Planförslaget medför också fortsatt planstöd till en befintlig likriktarstation för tunnelbanans drift samt möjliggör för en elnässtation inom ett av delområdena.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2022-09-13 - 2022-10-24. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, Hässelby gårds bibliotek, Hässelby torg 10 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitti Vällingby tisdag 20 september 2022. Samrådsmöte hölls 2022-09-29 i Maltesholmsskolan där ca 45 personer närvarade.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Ytrandena i sin helhet finns att tillgå i planakten på stadsbyggnadsexpeditionen, Fleminggatan 4.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje svarsgrupp.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsens yttrande återges nedan i sin helhet.

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör miljökvalitetsnormer för vatten, hälsa kopplat till föroreningar och buller samt säkerhet kopplat till urspårningsrisk för tunnelbanan och transporter med farligt gods. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till kulturmiljö, buller och geoteknik.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

Planförslaget kommer att medföra en ökad avrinning av dagvatten till Bromma avloppsreningsverk (ARV) med omkring 20 %, samtidigt som avrinningen till recipienten Mälaren-Fiskarfjärden förväntas minska med cirka 30 %. Kommunen behöver bedöma vad effekten av den ökade avrinningen till Bromma ARV innebär gällande påverkan på MKN för vatten.

De miljötekniska markundersökningarna visar att det finns föroreningar i marken inom delområde 3 och 4. Inom delområde 3 har PCE (tetrakloretylen) påträffats, vilket är ett prioriterat ämne som ingår i bedömningen av kemisk status. Inom delområde 4 har provtagningen visat på förhöjda halter av aromater och PAH:er. Av planhandlingarna behöver det framgå hur kommunen förhåller sig till risken för spridning av markföroreningar genom infiltration av dagvatten och teknisk avrinning. Vid behov behöver kommunen säkerställa åtgärder som minskar risken för spridning av förorenade ämnen.

Inom samtliga delområden planeras för dagvattenåtgärder som baseras på en nederbördsmängd mindre än Stockholms åtgärdsnivå om 20 mm. Kommunen behöver redogöra för anledningen till detta samt visa att föreslagna fördröjningsvolymerna är tillräckliga. I dagvattenutredningen har kommunen inte heller inkluderat befintlig väg i beräkningar för dagvattenhantering och föroreningsbelastning. Vägen utgör en stor och betydande del av planområdet ur perspektivet dagvattenhantering och länsstyrelsen anser att denna behöver ingå i utredningarna.

Buller

Planområdet påverkas av trafikbuller från väg- och spårtrafik. Riktvärden enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader överskrids för bostäder i alla delområden utom delområde 6. Kommunen behöver reglera nödvändiga åtgärder med planbestämmelser i plankartan för att klara trafikbullerförordningens riktvärden. Av plankartan behöver det även framgå var reglering krävs och vilka ljudnivåer som ska klaras. Planbeskrivningen behöver redovisa exempel på planlösningar som klarar dessa krav. Vidare ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller vid bostadsbyggnadens fasad, och vid de uteplatser som föreslås i anslutning till byggnaden. Nedan följer mer detaljerade synpunkter på vad kommunen behöver förbättra för att planerad bebyggelse inte ska riskera att medföra risker för människors hälsa utifrån bulleraspekter.

Uteplatser

Av planbeskrivningen framgår att lokala bullerskärmar krävs inom delområde 1 och 6 för att den gemensamma uteplatsen ska klara trafikbullerförordningens riktvärden. Kommunen behöver även reglera de åtgärder som krävs för att uteplatserna ska klara riktvärdet med planbestämmelser.

Stomljud och vibrationer

Tunnelbanan medför att vissa stomljud och vibrationer uppstår på närbelägna ytor. Enligt planbeskrivningen ska tillämpliga riktvärden gällande stomljud och vibrationer säkerställas på plankartan. Plankartan reglerar stomljud men den behöver också reglera vibrationer för att bebyggelsen ska bli lämplig utifrån människors hälsa.

Delområde 1

Enligt bullerutredningen för delområde 1 (Åkerlöf-Hallin akustikkonsult AB, 2022-04-13) krävs tekniska åtgärder (balkonger med täta räcken och ljudabsorbenter i tak) för sex lägenheter på översta våningen. Detta för att kompensera att tillgång till ljuddämpad sida som klarar riktvärdena inte kan tillgodoses. Åtgärden behöver regleras i plankartan. Det behöver även framgå av plankartan var åtgärden krävs. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar kan tillämpas i en mindre omfattning för att nå en god helhetsmiljö men detta först efter att kommunen har bearbetat bebyggelsens placering och utformning för att säkerställa en god ljudmiljö. Länsstyrelsen noterar att ytterligare tre lägenheter på samma plan får endast en mycket smal fasaddel som klarar

riktvärdena för ljuddämpad sida. Även i denna del behöver kommunen bearbeta bebyggelsens utformning.

I bilagorna till bullerutredningen för delområde 1 redovisas ljudnivåer vid fasad endast för ekvivalenta värden. Enligt utredningen har den maximala ljudnivån vid fasad beräknats och anges vara högst 15 dBA högre än ekvivalentnivån och därför inte dimensionerande. Länsstyrelsen noterar att planområdet berörs av tung trafik. Enligt den övergripande bullerutredningen (ACAD 2021-11-29) kan de maximala ljudnivåerna generellt sägas vara höga då bebyggelsen är placerad nära ljudkällorna. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa de maximala ljudnivåerna vid fasad, alternativt motivera och förtydliga hur slutsatsen dragits om att de maximala ljudnivåerna inte överstiger 70 dBA.

Enligt bullerutredningen för delområde 1 så kan industribuller förekomma från intilliggande likriktarstation. Ljudnivåerna från likriktarstationen/ bullerkällan ska enligt bullerutredningen mätas och eventuella åtgärder dimensioneras. Om det krävs åtgärder för att skydda mot bullerstörningar från likriktarstationen ska detta regleras i plankartan.

Delområde 2

Enligt planbeskrivningen krävs en 6 m hög bullerskärm mot tunnelbanan för att säkerställa tillgången till en ljuddämpad sida samt tillgång till uteplats som klarar riktvärdena. Planbestämmelse ställer krav på högsta höjd, men eftersom 6 m krävs för att klara riktvärdena så behöver även en lägsta höjd säkerställas i plankartan.

Delområde 6

Uteplats som klarar trafikbullerförordningens riktvärde kan anordnas inom gården, norr om byggnaden inom Kvatern 2, förutsatt att en lokal bullerskärm/plank om 2 meter uppförs. Denna behöver säkerställas i plankartan.

Förorenade områden

Inom delområde 3 finns en drivmedelsstation och det har även legat en kemptvätt inom detta område. I samband med att den tidigare byggnaden inom drivmedelsstationen revs schaktades förorenade jordmassor under den före detta byggnaden bort. Massorna innehöll bland annat höga halter klorerade lösningsmedel. I samband den efterbehandlingen undersöktes enbart området för den före detta byggnaden. I samrådshandlingarna saknas underlag som visar att hela fastigheten Gästkammaren 1 är undersökt avseende föroreningar i mark och grundvatten. Det finns inte heller några undersökningar utanför fastigheten inom planområdet där undersökningar har utförts på grundvatten. Baserat på de

undersökningar som gjorts kan vi inte bedöma om planförslaget är lämpligt med hänsyn till människors hälsa.

En riskbedömning har genomförts för delar av område 3 (Riskbedömning och platsspecifika riktvärden Gästkammaren 1, Hässelby, Geosigma 2022). I den finns framtagna platsspecifika riktvärden för tetrakloreten (PCE) och trikloreten (TCE). Länsstyrelsen saknar ett platsspecifikt riktvärde för vinylklorid (VC). Det bildas som en nedbrytningsprodukt när TCE och PCE bryts ner. Vinylkloridens kemiska egenskaper gör att den är mer flyktig än TCE och PCE. Därför är det viktigt att ämnet provtas och att det finns angivna riktvärden.

I riskbedömningen från 2022 står det att det inte finns något grundvatten och därför kan det bortses från spridning av föroreningar via grundvatten vid framtagande av platsspecifika riktvärden. Det framgår inte hur kommunen kommit fram till att det inte finns grundvatten i området. Varken i planhandlingarna eller i utredningar framgår att det finns några grundvattenrör eller att det planeras för en sådan provtagning. Det framgår inte heller att det gjorts några undersökningar av grundvatten i berget. Grundvatten kan finnas både i sprickor i berget och under berget. Föroreningarna är i många fall tunga och kan spridas i sprickor och ner till eventuellt grundvatten under berget. För att hävda att det saknas grundvatten i området, behöver kommunen visa ett underlag som styrker detta. Om grundvatten finns, behöver kompletterande undersökningar göras för att visa att spridning av föroreningar inte kommer ske i grundvatten.

Vi bedömer att sprickor som eventuellt kan ha uppstått i samband med sprängning för den tidigare verkstaden med oljeavskiljaren kan ge ökade förutsättningar för spridning av klorerade lösningsmedel. Detta på grund av ämnenas fysiska egenskaper, då de är tyngre än vatten och sjunker. Därför behöver grundvattnet inom planområdet undersökas både nära den före detta kemitvätten samt en bit längre bort för att säkerställa att det inte finns någon föroreningsspridning som skulle kunna medföra negativa risker människors hälsa. Klorerade lösningsmedel samt vissa av de ämnen som har funnit i bensin är flyktiga och cancerframkallande och kan med hjälp av ånga tränga i bostäder.

Kommunen planerar ett underjordiskt garage inom delområde 3, vilket är emot den rekommendation som finns i riskbedömningen. Den bedömning som görs i riskbedömningen är att klorerade halter uppmätta i vatten i en utsprängd grop i berget indikerar för höga halter för byggnation av garage. Om kommunen gör en annan bedömning än vad som framgår i riskbedömningen behöver kommunen visa att garage är lämpligt med hänsyn till föroreningarna.

Mot bakgrund av ovanstående synpunkter anser Länsstyrelsen inte att kommunen har säkerställt att den planerade markanvändningen är lämplig utifrån risken för människors hälsa. Kommunen behöver göra en ny riskbedömning som beskriver föroreningssituationen idag och den behöver baseras på undersökningar som är genomförda i närtid. Föroreningssituation och provtagningsmetod kan ha ändrats med tid. Hela delområde 3 behöver vara provtaget. Undersökningar behöver också göras på de ytor som planeras för bostäder. Riskbedömningen behöver även anpassad till planerad markanvändning. Resultat och slutsatser från genomförda undersökningar, riskbedömningar och ställningstaganden ska tydligt finnas redovisade i planbeskrivningen.

Plankartan har en administrativ bestämmelse gällande markföroreningar. Den fungerar på alla delområden utom delområde 3. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt, genom undersökningar eller liknande, att marken genom de avhjälpandeåtgärder som anges i villkoret blir lämplig för sitt ändamål samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara.

Transporter med farligt gods

Tidigare i år tog länsstyrelsen del av samrådshandlingarna för Rumsfilen 4 i Hässelby strand (S-dp 2020-13680). Av handlingarna för den detaljplanen framgår att det kan gå transporter av brandfarlig vara och ammoniak på Maltesholmsvägen/Melonvägen till Hässelbyverket. Kommunen behöver redogöra för tidsplanen för avvecklingen av Hässelbyverket i förhållande till detaljplanens genomförande och beakta eventuella transporter med farligt gods som kan komma att gå till Hässelbyverket.

Inom delområdet 3 finns en drivmedelsstation som ska rivas och ersättas med ny bebyggelse. Kommunen behöver redogöra för tidsplanen för avveckling i förhållande till uppförande av omkringliggande ny bebyggelse i planhandlingarna. I de fall ny bebyggelse uppförs innan drivmedelsstationen är avvecklad ska kommunen beakta riskerna med drivmedelsstationen och transport av farligt gods dit.

Kommunen ska inom planprocessen utreda de risker som finns inom och i närheten av planområdet samt reglera eventuella riskreducerande åtgärder i plankartan. För mer information, se länsstyrelsens *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods*.

Översvämningsrisk

Planförslaget medför att andelen hårdgjord yta kommer öka inom planområdet. Kommunen behöver säkerställa att planförslaget inte medför negativa konsekvenser för omkringliggande bebyggelse och infrastruktur vid ett 100-årsregn med klimatfaktor. För mer

information, se länsstyrelsens *Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall*.

Kulturmiljö och gestaltning

Hässelby gård och Hässelby strand har i sin helhet höga kulturhistoriska värden. Stadsplanen domineras av bebyggelsen i avskiljbara grupper och trafikseparerat gatunät. Sparad naturmark har inarbetats i stadsplanen utifrån stadsplaneringsidealet hus-i-park och ger områdena en grön karaktär. Jämfört med liknande områden har Hässelby gård och Hässelby strand en till viss del mer varierad gestaltning mellan byggnaderna.

Planförslaget förslår nya bebyggelsegrupper längs Maltesholmsvägen som löper mellan Hässelby gård och Hässelby strand. Bebyggelsen kommer bli avvikande i höjd och storlek mot närområdet, men andra karaktärsdrag har inarbetats i placering och gestaltning för att ta hänsyn till stadsbilden. I båda områdena planeras för en succesiv förtätning, som i hög utsträckning utgår från att ta grönytor i anspråk. Karaktären av hus-i-park blir därför succesivt svårare att förstå och uppleva. Planförslaget bidrar till en negativ påverkan på områdenas kulturhistoriska värden. Länsstyrelsen anser att kommunen bör analysera hur planförslaget får en påverkan på områdets karaktär som helhet och hur en god helhetsverkan kan uppnås.

Buller

Lågfrekvent buller

Länsstyrelsen noterar att två busslinjer trafikerar i direkt anslutning till planområdet, med halvtimmetrafik. Busshållplats finns invid delområde 1, 2 och 3, på var sida om vägen. I närheten av busstrafik finns det alltid en risk att lågfrekvent buller uppstår, särskilt vid busshållplatser då bussar står på tomgång för på- och avstigning. Eftersom bostäderna riskerar att utsättas för lågfrekvent buller kan ljudreducerande fönster eller tung fasad krävas. Det bör i så fall framgå av planbeskrivningen och vid behov kan det vara lämpligt med en planbestämmelse för att säkerställa att frågan fångas upp i genomförandeskedet.

Riktvärden enligt *Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus* för lågfrekvent buller tillämpas ofta vid bedömningen av om olägenhet för människors hälsa föreligger till exempel i samband med klagomål från boende. Dessa värden är därför lämpliga att utgå ifrån.

Små, enkelsidiga bostäder

Smålägenheter planeras i flera lägen där den ekvivalenta ljudnivån överskrider 60 dBA. Detta är förenligt med trafikbullerförordningens riktvärden, men länsstyrelsen vill ändå påtala att sådana boendemiljöer inte är optimala, i synnerhet inte i lägen där de maximala ljudnivåerna kan väntas bli höga.

Kommunen bör om möjligt se över planförslagets utformning för att även mindre lägenheter ska få tillgång till en bättre boendemiljö med lägre bullernivåer.

Broar och växlar

Trafikbullerutredningen för delområde 5 (ACAD, 2022-03-02) anger att tunnelbanan går på bro nordväst om delområde 3, och att spårväxlar finns sydväst om delområde 4 och 5. I beräkningen av ljudnivåer har växlar korrigerats med en faktor 6 dBA enligt Nordiska beräkningsmodellen. Enligt bullerutredningen är placeringen av växlar osäker och ingen ljudmätning har utförts i detta skede. Länsstyrelsen har kännedom om att växlar i tidigare detaljplaner i Stockholms stad har beräknats utifrån samma standard som i denna utredning, men att nivåerna ändå har överskridits.

Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att göra en detaljerad bedömning av om korrigeringen av växlarna är tillräcklig för att säkerställa att bullerstörning från växlarna inte orsakar olägenhet för människors hälsa.

Risk för ras och skred

Utifrån planhandlingarna samt medföljande utredningar kan länsstyrelsen inte ta ställning till risken för ras och skred inom planområdet. Som underlag till detaljplanen har kommunen enbart redovisat *Markteknisk undersökningsrapport MUR* (Geomind, 2022-01-28) för kv Säteritaket. För övriga delar av planområdet saknas redovisning av de marktekniska förhållandena. I planbeskrivningen görs bedömningen att risker kopplat till ras och skred inte finns inom planområdet. Kommunen bör motivera ställningstagandet utifrån de marktekniska egenskaperna i hela planområdet. Bedömningen av de geotekniska riskerna ska också ta hänsyn till ett förändrat framtida klimat.

Biotopskydd

Inom planområdet (delområde 4) står en allé med åtta lönnar. Det framgår i planbeskrivningen att kommunen avser att söka dispens för att avverka och sedan återplantera de aktuella alléträden. För att en dispens ska kunna medges krävs särskilda skäl samt att åtgärdens syfte väger tyngre än intresset att bevara biotopen. Vid en ansökan krävs därför att sökanden tydligt redogör varför inga andra åtgärder kan vidtas för att spara träden. Sökande behöver även tydligt beskriva varför inte en ändrad planstruktur som kan spara alléträden är möjlig.

Av planbeskrivningen framgår även att påverkan i rotzon kan förekomma för oxelallén vid delområde 1 vid genomförande av aktuell detaljplan, men att träden avses sparas. Åtgärder som kan skada en biotopskyddad allé är förbjuden och dispens krävs redan om det innebär en risk för skada.

Val av förfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande. Planområdet är stort. Om planförslaget också kan ha ett stort allmänintresse kan kommunen överväga att använda ett utökat förfarande.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Trafikförvaltning vid Region Stockholm framför att de motsätter sig planförslaget i sitt nuvarande utförande. Trafikförvaltningen redogör för att planförslaget i första hand ska uppvisa en bebyggelsestruktur med bostäder och annan verksamhet som har en placering om 15 meter från spårmit (närmsta spår).

Busstrafik

Trafikförvaltningen redogör för att planområdet, i och med Maltesholmsvägens sträckning, berörs av framtida planering av ny busslinje mellan Hässelby-Barkarby station, med möjlighet till förlängning till Jakobsbergs station. Kommande utredningar kommer vidare belysa möjliga sträckningsval, hållplatslägen och eventuella behov av framkomlighetsåtgärder.

Trafikförvaltningen bedömer att det är positivt att planförslaget möjliggör och avser prioritera utrymme för kollektivtrafik längs Maltesholmsvägen. För den fortsatta planeringen av vägområdet samt av delområdenas in- och utfarter är det viktigt att Trafikförvaltningens riktlinjer, RiGata-Buss, beaktas.

Intrång och närheten till tunnelbaneanläggningen

Planområdet ligger i direkt anslutning till tunnelbaneanläggningen. Placering av diverse anordningar under genomförandeskedet behöver samordnas och godkännas av Trafikförvaltningen. Vissa av delområdena behöver enligt Trafikförvaltningens bedömning omarbetas för att planförslaget i stort ska kunna tillstyrkas. Trafikförvaltningen önskar fortsatt dialog kring nedanstående och delområdesspecifika synpunkter.

Delområde 1

De byggnader som är placerade närmast spårområdet behöver flyttas så att SL:s befintliga staket fortsatt kan underhållas från trafikområdet. Nya byggnader ska ha en placering från befintlig likriktarstation om 10 respektive 15 meter, beroende på stationens utförande. Garage får inte uppföras under likriktarstation. Bullerplank kan inte placeras mellan befintlig likriktarstation och spårområdet, åtkomst måste fortsatt finnas till de tekniskåp inom trafikområdet som i sin tur är kopplade till likriktarstationen.

Delområde 2

Föreskrivet bullerplank kan inte placeras inom spårområdet och så nära spåren, bullerplanket behöver kunna underhållas från egen fastighet och med pågående trafik. SL har en befintlig grind till spårområdet längs aktuell sträcka och där kan inte bullerplank placeras. Trafikförvaltningens åtkomst till spårområdet måste säkerställas, också med väg fram till grinden. Planerad elnätsstation inom delområde 2 får inte inverka negativt för befintlig likriktarstation och dess funktion.

Delområde 3, 4 och 5

Dessa delområden är inte placerade i direkt anslutning till spår- och trafikområdet, men arbeten inom dessa områden behöver likväl samordnas med Trafikförvaltningen.

Delområde 6

Delområdet behöver ses över ifråga om intrång och buller, sett till områdets placering i direkt anslutning till spår- och trafikområdet. Det planerade bostadsändamålet behöver ske i fortsatt dialog med trafikförvaltningen, sett till bullersituationen vid stationsläget.

Buller

Generellt

Trafikförvaltningen bedömer att bullersituationen är svår att överblicka, sett till att delområdena tagit fram områdesspecifika konsekvensutredningar. Trafikförvaltningen framför att det krävs en samlad trafikbullerutredning som kan ge en bättre helhetsbild för den akustiska situationen, därtill med bedömning för eventuell akustisk reflektion för befintlig bebyggelse.

Vidare framförs att stomljud ska utredas inom samtliga delområden respektive att planbestämmelse om stomljud ska gälla inom hela planområdet.

Trafikförvaltningen framför önskemål om förtydligande upplysningstexter till planbeskrivningen, kopplat till buller- och stomljud vid olika typer av drifts- och underhåll inom trafikområdet och tillhörande station.

Nedan följer framförda synpunkter per delområde, kopplat till buller:

Delområde 1

Framtagen trafikbullerutredning saknar idag redovisning av maximal ljudnivå vid fasad. Det som anges avseende stomljud verkar inte vara aktuellt och resultatplottarna bedöms inte utgå från ett etablerat bullerberäkningsprogram. Vidare framgår det inte vilken tågtyp som beräkningen utgår ifrån respektive ifall spärväxlar är inkluderade i bullerberäkningen.

Delområde 2

I likhet med vad som nämnts ovan under rubriken intrång, så behöver bullerberäkningen göras utifrån en bullerskärm som inte är i konflikt med SLs anläggning och genomförbar.

Delområde 3

Trafikförvaltningen har inga bullerspecifika synpunkter för delområde 3.

Delområde 4

Trafikförvaltningen har kontrollberäknat området och får fram något högre värden än vad som anges i utredningen.

Utredningsansvarig akustiker uppmanas se över a- och b-värden i CadnaA.

Delområde 5

Trafikförvaltningen har inga bullerspecifika synpunkter för delområde 5.

Delområde 6

Trafikförvaltningen bedömer delområdet som direkt olämpligt för bostadsändamål, sett till det närliggande spårområdet och dess beskaffenhet. Att planlägga för bostäder bedöms enligt Trafikförvaltningen medföra att befintligt uppställningsspår närmast delområdet inte kan nyttjas. Planförslaget innebär att bostadsändamålet i den norra byggnaden placeras cirka 5-6 meter från uppställda tunnelbanetåg, som enligt domstolspraxis kan anses utgöra industribuller. Kommande utredning behöver påvisa att bullersituationen inte utgör ett problem för de boende.

Närheten till stationsläget och dess specifika typer av stationsrelaterat buller medför att delområdets bullerskydd ska baseras på banans STH.

Plankartan

Trafikförvaltningen bedömer att plankartan bör justeras att prickmark närmast spår- och trafikområdet ge en mer begränsad användning, genom att byggnadsverk såsom trappor, murar och dagvattenhantering inte får utföras.

Genomförandeavtal

Trafikförvaltningen bedömer att samtliga delområden, utifrån vad som framförts enligt ovan, behöver teckna genomförandeavtal med Trafikförvaltningen. I god tid inför byggnationsåtgärder ska erforderlig blankett lämnas in till Trafikförvaltningen, varpå en samordning sker mellan berörda parter kring risker, fastställande av kontroller, kravställning och begränsningar. Trafikförvaltningen kan inte acceptera påverkan av på tunnelbanans anläggning eller trafik för detaljplanens genomförande. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av eventuellt intrång ska bekostas av exploitören.

Dagvatten

Trafikförvaltningen framför att det är av vikt att dagvatten alltid leds bort från spår- och trafikområdet.

Ljusstörningar

Trafikförvaltningen saknar redovisning avseende eventuella ljusstörningar från tåg. Detta behöver utredas och beaktas i nästa planskede.

Storstockholms Brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) framför följande synpunkter på planförslaget:

*Risker*Bensinstation

SSBF noterar att befintlig drivmedelsstation inom delområde avses rivas. Beroende på planerad etappindelning av planförslaget och dess delområden ska risken med drivmedelsstationen beaktas till dess att den är riven. SSBF bedömer likväl att det finns en risk ifall endast delar av planområdet blir utbyggd med drivmedelstationen fortsatt i bruk. Detta behöver förtydligas av staden.

Risker kopplat till spårbunden trafik

SSBF har tidigare i behovsbedömningen lyft fram risker kopplat till planområdets närhet till spårområdet. I framtagna riskutredningar anges att den inte är komplett, likaså är den märkt som arbetshandling. Riskutredningen saknar idag frekvensberäkningar och bedöms skilja sig mycket från nu framtagna planförslag. Detta behöver åtgärdas i kommande planarbete.

Vidare anges i framtagna riskutredningar att närheten till spårområdet kan medföra behov av riskreducerande åtgärder. SSBF instämmer i denna bedömning och framför att detta utvecklas i kommande planarbete samt med säkerställandet av detta på plankartan. SSBF ser positivt att risker kopplat till suicid tas upp i utredningen.

*Räddningsinsatser*Framkomlighet/Tillgänglighet

SSBF framför att avstånd mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt inte ska överskrida 50 meter och ska möjliggöras i planarbetet. I kommande projekteringsarbete hänvisar SSBF till erforderliga vägledningsdokument.

Stegutrymning/åtkomlighet

SSBF bedömer att nuvarande planförslag medför behov av räddningstjänstens utrustning vid alternativ utrymning. I planarbetet ska det därför säkerställas att det finns erforderlig framkomlighet respektive tillräckliga uppställningsplatser, både vid utrymning från gata alternativt från fasad som vetter mot spårområdet. SSBF

framför att implementering av så kallade TR2-trapphus är att föredra gentemot utrymning med räddningstjänstens stegutrustning.

Vidare framför SSBF att planerade träd och annan vegetation inte får hindra räddningstjänsten vid insats. Utifrån planförslaget framgår att det planeras träd mellan gata och byggnader. Om stegutrustning erfordras vid utrymning så måste sådana planteringar beakta räddningstjänstens framkomlighet och åtkomst. Likaså att lösningen är hållbar över tid, sett till att trädkronor växer i storlek.

Utifrån planförslaget framgår att vissa byggnader avses utformas med indragna våningsplan. Om stegutrustning erfordras vid utrymning så får inte sådan utformning försämra räddningstjänstens åtkomlighet.

Brandvatten

SSBF noterar att befintlig branddamm numera inte verkar ingå i planområdet, men väl i dess influensområde. Det är av vikt att dammens funktion inte påverkas negativt.

Trafikverket

Trafikverket meddelar att de inte har någon erinran på planförslaget.

Luftfartsverket

Luftfartsverket har ingen erinran på planförslaget ifråga om CSN-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och övervakning).

Luftfartsverket framför att remissvaret inte avser konsekvenser för flygvägar, till och från flygplatser eller sådan CSN-utrustning ägd av flygplatser. Berörda flygplatser ska alltid tillfrågas som sakägare, exempelvis ifall planförslaget innehåller byggnadsverk med höjd över 20 meter. Berörd flygplats avses ifall planförslaget hamnar inom flygplatsens MSA-yta (minimum sector altitude) cirka 60 km från flygplatsen.

Luftfartsverket påtalar att de erbjuder flyghinderanalys för ovan nämnda kontrollpunkter.

Postnord

Postnord redogör för sitt uppdrag att tillhandahålla en samhällsomfattande posttjänst, vilket medför att Postnord i sin roll representerar samtliga postoperatörer ifråga om placering och standard av postmottagningsfunktionen.

Postnord framför att i flerbostadshus så tas posten emot i fastighetsbox på entréplan och önskar fortsatt dialog med byggaktörerna ifråga om godkännande av postmottagning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SBK noterar länsstyrelsen rådgivande synpunkter avseende planförslagets konsekvenser för kulturmiljön. Utifrån andra synpunkter som framförts under samrådet, exempelvis Skönhetsrådet, Stadsutvecklingsenheten m.fl., kommer SBK i det fortsatta planarbetet vidarestudera planförslagets struktur och höjder för att bättre beakta kulturhistoriska värden och således säkerställa en god helhetsverkan. I det fortsatta planarbetet ingår också att vidarestudera generella gestaltungsprinciper och dess tillämpning inom de respektive delområdena. SBK noterar länsstyrelsen bedömning att berörda stadsdelar idag kännetecknas av avskiljbara bebyggelsegrupper samt med viss varierad gestaltning sinsemellan.

Utifrån Trafikförvaltningens synpunkt kommer de delområdesspecifika trafikbullerutredningarna slå ihop till en gemensam utredning. SBK kommer även se över behovet att slå samman andra utredningsunderlag som tagits fram av flertalet byggaktörer.

SBK noterar synpunkter från länsstyrelsen och Trafikförvaltningen, kopplat till buller, stömljud och vibrationer. SBK kommer i det fortsatta planarbetet behöva vidarestudera bebyggelsestrukturen och bullersituationen utifrån detta samt behovet av säkerställande av tekniska bulleråtgärder på plankartan. Beräkning av bullernivåer från befintliga spårväxlar kommer vidare studeras. Planbeskrivningen kommer att utvecklas med bullerkartor för samtliga delområden med tillhörande uteplatser samt med exemplifierade planlösningar där erforderliga riktvärden kan uppfyllas. Bullerutredningens bedömning ska även bedöma eventuell risk för akustisk reflektion från befintlig bebyggelse i området. SBK kommer i enlighet med inkomna synpunkter införa att erforderliga nivåer för stömljud och vibrationer säkerställs inom hela planområdet. Inom delområde 6 kommer SBK särskilt studera visst buller kan anses utgöra industribuller och huruvida detta medför särskilda åtgärder. SBK kommer diskutera ifall efterfrågad upplysningstext avseende buller- och stömljud vid olika typer av drifts- och underhållsarbeten, kan ingå i bullerutredningen. SBK bedömer dock inte att sådan text bör ingå i planbeskrivningen.

SBK noterar länsstyrelsens och Storstockholms brandförsvares synpunkter kopplat till risker. SBK kommer vidare utreda föreningssituationen och eventuella risker inom delområde 3, kopplat till bland annat det angivna klorerade ämnet VC och förekomsten av grundvatten. Vid behov kan sådan utredning utvidgas till andra delar av planområdet. Utifrån utredningens slutsatser kommer SBK förtydliga sitt ställningstagande kring

underjordiskt garage inom delområde 3 och eventuellt behov av riskreducerande åtgärder. Risker kopplat till ras och skred kommer undersökas och redovisas inom delområde 2-6.

Riskutredningen kommer att förtydligas utifrån kommande föreskriven bebyggelsestruktur och utförda frekvensberäkningar. SBK kommer också vidare studera ifall planförslaget medför riskreducerande åtgärder som behöver säkerställas, kopplat till olyckor och befintlig tågtrafik. SBK kommer därtill utreda risksituationen kopplat till Hässelbyverket, dess trafikstring och farligt godstransporter.

SBK avser också säkerställa så att pågående drivmedelverksamhet inte medför oacceptabla risker till planerade bostäder, sett till framtida utbyggnadsetapper. Nuvarande verksamhetsutövare inom delområde 3 har ett förlängt arrendeavtal med staden fram till september 2023. Verksamheten kommer att avvecklas innan arrendeavtalet går ut. Staden avser inte att förlänga avtalet. En separat utredning, sett till ljusstörningar, kommer tas fram av de byggaktörer som bedöms vara berörda av detta.

Kommande planarbete ska tydliggöra i vilken utsträckning erforderliga uppställningsplatser för räddningstjänsten kan möjliggöras, respektive där annan typ av utrymning kan behövas, exempelvis fasader som vetter mot spårområdet. SBK bedömer att befintlig branddamm och dess funktion inte kommer påverkas av planförslaget och tillhörande gatuarbeten längs Maltesholmsvägen.

SBK noterar synpunkter från länsstyrelsen kopplat till avrinning, beräknande nederbördsmängder och påverkan för miljö kvalitetsnormer. I framtiden dagvattenutredning anges att det finns förutsättningar för att kunna klara miljö kvalitetsnormer för vatten. Inför granskningsskedet kommer frågan att vidare utredas. Reviderad dagvattenutredning kommer också tydliggöras så att det framgår att stadens åtgärdsnivå om 20 mm uppfylls. Översvämningsrisker ska studeras utifrån ett 100-årsregn med klimatfaktor.

SBK noterar information från Trafikförvaltningen gällande planerad bussförbindelser med eventuell påverkan för planområdet. Det parallellt pågående arbetet med underlag för Maltesholmsvägens ombyggnad kommer fortsatt beakta riktlinjer från Trafikförvaltningen (RiGata-Buss).

SBK noterar Trafikförvaltningens synpunkter kopplat till intrång inom spår- och trafikområdet. I det fortsatta planarbetet kommer

staden diskutera frågorna ingående med Trafikförvaltningen/SL för att i möjligaste mån hitta samsyn kring planförslaget fortskridande men med erforderliga beaktanden till SL:s anläggning. Något underjordiskt garage kommer inte kunna utföras under befintlig likrikstarstation, sett till plankartans reglering.

SBK noterar att staden fått dispens för borttagande av biotopskyddade träd invid delområde 4. Staden kommer också delge aktuell byggaktör inom delområde 1 att eventuell påverkan på rotzonen omfattas av dispensplikt.

SBK noterar informationen från Postnord. Informationen ska beaktas i senare projekteringsskede av berörda byggaktörer inför bygglovsprövning.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten framför att plankartan bör justeras ifråga om föreskrivet g-område med angiven användning, som sedan också läggs i planbeskrivningens genomförandedel. Användningen utfart behöver också läggas till. I övrigt har inte lantmäterimyndigheten några synpunkter på planförslaget.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden (SDN) framför att de ställer sig positiva till delsyftet att Maltesholmsvägen ges förutsättningar till att omvandlas till ett urbant stråk, med möjlighet till att skapa levande stadsmiljöer.

SDN är dock tveksam till den kraftiga exploateringen som medför att svårexploaterade och kvarvarande naturmarkspartier tas i anspråk. Vidare framförs att planområdet kommer utsättas av höga bullernivåer från både väg- och spårtrafik. Ifall planförslaget genomförs är det av stor vikt att det går att skapa bra planlösningar där varje lägenhet bör ha en luddämpad sida. Likaså bör bullerdämpande åtgärder för samtliga gårdsmiljöer säkerställas på plankartan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) fram för ett flertal synpunkter inom nedan angivna teman:

Buller, vibrationer och stomljud

Delområde 1

MHN bedömer att det finns stor osäkerhet och brister i framtagna trafikbullerutredning, vilket gör det svårt att avgöra om bebyggelsen på platsen är lämplig utifrån bullerhänseende.

Trafikbullerutredningen behöver förtydligas ifråga om att det är prognosår 2040 som är beräknat utifrån, detta framgår inte i nuvarande version.

Vidare utgår trafikbullerutredningen från en planerad bullerskärm mot spårområdet, belägen 2 meter över rälsöverkant. Bullerskärmen finns inte i dagsläget och den planerade åtgärden beskrivs inte i planbeskrivning respektive säkerställs på plankartan. Inte heller framgår det i utredning hur bullersituationen skulle te sig utan denna åtgärd. Detta behöver förtydligas i kommande planarbete.

Gällande byggnad 4 utgår trafikbullerutredningen ifrån täta räcken i släppen mellan byggnadskropparna på våning 6. Även här saknar utredningen redovisning av bullersituationen utan dessa åtgärder och åtgärderna, såsom de i utredningen är redovisade, är i dagsläget inte säkerställda på plankartan. Detta gäller även andra i utredningen medtagna lokala bullerskyddsskärmar. Enligt MHN går det i dagsläget inte att bedöma vilka i utredningen medtagna bullerskyddsåtgärder som krävs för att uppfylla krav enligt trafikbullerförordningen respektive vilka som avses utgöra ytterligare bullerskydd, utöver vad lagstiftningen anger. Detta behöver förtydligas i kommande planarbete.

För sex större genomgående lägenheter inom byggnad 4, på våningsplan 7, är täta balkongräcken och absorber i balkongtak en förutsättning för att punktvis klara trafikbullerförordningens riktvärden. Denna tekniska lösning saknar säkerställande på plankartan. Vidare framgår det inte på principiell nivå ifall andra lägenhetstyper, med lägre bullerkrav, kan utföras på våningsplan 7 i byggnad 4 och huruvida entré då kan ske från samma trapphus. Ifall andra lägenhetstyper inte bedöms kunna utföras, behöver den tekniska lösningen för de ovan nämnda större lägenhetstypen säkerställas på plankartan.

På våning 2-6 i byggnad 5 avses lägenheter om två rum och kök utföras, där redovisat sovrum och del av vardagsrum vetter mot fasad med ekvivalenta bullernivåer om 56-65 db(A). MHN ställer sig frågande ifall den redovisade planlösningen med delvis öppen planlösning mellan vardagsrum och köksdel uppfyller trafikbullerförordningens intentioner. Inom byggnad 4 och 5, som bägge är placerade närmast spårområdet, avses primärt sovrum placeras mot spårområdet respektive vardagsrum mot den ljuddämpande sidan (gården). Företrädesvis borde planeringen utgå från det omvända.

I trafikbullerutredningen anges att stömljud respektive vibrationer från spårområdet inte riskerar överskridanden av riktvärden, förutsatt att bebyggelsen ges erforderlig grundläggning. Plankartan säkerställer dock stömljud men inte vibrationer. MHN bedömer att vibrationer behöver ges motsvarande säkerställande och att följande störningsskyddsbestämmelse förs in på plankartan: Byggnader ska grundläggas så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum inte ej överskrider 0,4 mm/s vid fordonspassage.

Delområde 2

I planbeskrivningen framgår det inte ifall planerad, tillika föreskriven, bullerskärm mot spårområdet är avstämd med Trafikförvaltningen/SL. Inte heller framgår det ifall det är klarlagt att en sådan hög bullerskärm kan utföras, avseende vindlaster och grundläggning. Likaså saknar nuvarande bestämmelsetext på plankartan en föreskriven höjd, istället anges att en bullerskärm upp till 6 meter ska utföras.

Utifrån nu planerad lägenhetsplanering med tillhörande planlösningar bedöms den föreskrivna bullerskärmen mot spårområdet vara en förutsättning för att klara riktvärden utifrån trafikbullerförordningen. Samtidigt anges i utredningen att den ovan nämnda bullerskärmen inte krävs, förutsatt att mindre lägenheter om högst 35 kvm utförs istället. Det saknas dock uppgifter om bullernivåer, utan nu föreskriven bullerskärm, samt principiella lägenhetslösningar för sådana mindre lägenheter och dess bostadsentréer och planlösningarnas funktionalitet i stort. Planerade gavellägenheter i väster bedöms i utredningen inte klara tillräckliga riktvärden med endast planerad bullerskärm mot spårområdet, utan bedöms behöva planeras om med andra lägenhetstyper. MHN saknar även utifrån detta avseende principiella lägenhetslösningar för andra lägenhetstyper och dess bostadsentréer.

Trafikbullerutredningen utgår i sina bullerberäkningar utifrån redovisade indragna balkonger samt täta balkongskärmar. MHN saknar bullernivåer (ekvivalenta respektive maximala) utan dessa bullerreducerande åtgärder. Ifall så är fallet att ovan nämnda åtgärder är en förutsättning för att klara riktvärdena så behöver dessa säkerställas på plankartan. Nuvarande bestämmelse på plankartan, avseende att översta våningsplanet ska vara indraget, beaktas inte i den nu framtagna trafikbullerutredningen.

Trafikbullerutredningen saknar redovisning av såväl stömljud som vibrationer. På plankartan saknas även säkerställande kopplat till vibrationer.

Delområde 6

I framtagen trafikbulerutredning anges att en tyst uteplats kan anordnas inom delområdet, norr om Kvadern 2, förutsatt att en bullerskärm med höjd om 2 meter uppförs. MHN bedömer att sådan åtgärd bör säkerställas på plankartan.

Övriga delområden

MHN har inga synpunkter för övriga delområden, kopplat till buller, stomljud och vibrationer.

Naturvärden

I framtagen naturvärdesinventering anges att fynd av liljekonvalj gjorts inom planområdet. I planbeskrivningen framgår det inte ifall dessa fyndplatser sammanfaller med de ytor som ska exploateras. Inte heller finns någon beskrivning hur arten påverkas samt hur eventuell negativ påverkan kan motverkas.

Vidare anges i naturvärdesinventeringen att planförslaget kan ha en negativ påverkan på barrskogssambandet i västerort, exempelvis genom den exploatering som planeras inom delområde 4. I planbeskrivningen anges olika typer av ekologiska kompensationsåtgärder med hänvisning till naturvärdesinventeringen. MHN kan inte hitta sådana exempel på åtgärder i inventeringen. De säkerställanden på plankartan som finns, kopplat till ingrepp inom skyddsvärd naturmark, kan inte i sig självt ses som kompensationsåtgärder. MHN saknar också en tydlig redogörelse och motivering till varför just den utvalda naturmarken med tillhörande träd avses sparas.

Inom delområde 6 framgår det i specifik naturvärdesinventering att det finns två askträd, en trädart som är rödlistat som starkt hotad. Planbeskrivningen saknar idag redovisning och bedömning huruvida dessa träd kan sparas, något säkerställande finns inte heller på plankartan.

Dagvatten

MHN bedömer generellt att framtagen dagvattenutredning genomgående behöver justeras utifrån stadens checklista för dagvattenutredningen. MHN delar inte bedömningen som anges i planbeskrivningen om att det är klarlagt att samtliga delområden påvisar erforderlig dagvattenhantering i enlighet med stadens åtgärdsnivå, istället bedöms samtliga delområden underskrida den volym som behöver omhändertas för att åtgärdsnivån ska uppnås. I vissa delar saknar rinnpilar som visar hur erforderlig fördröjningsvolym kan säkerställas och var åtgärderna kan anläggas. Likaså behöver utredningen redovisa ifall föreslagna

dagvattenåtgärder behöver utföras som täta konstruktioner, med beaktande av eventuella mark- och grundvattenföroreningar. MHN bedömer att stadens åtgärdsnivå också ska gälla och redovisas inom planområdets föreskrivna allmänna platsmark.

Markföroreningar

MHN redogör för att framtagna utredningar som berör föroreningssituationen inom planområdet ska delges nämnden i egenskap som tillsynsmyndighet. Fortsatt utrednings- och provtagningsarbete kommer behöva ske i samråd med MHN.

Elektromagnetiska fält

MHN redogör för att det fortsatta planarbetet behöver säkerställa att årsmedelvärdet 0,4 microtesla, avseende magnetfältsexponering, inte överskrids för områden avsedda för stadigvarande vistelse.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på planförslaget i stort och dess möjlighet att omvandla Maltesholmsvägen till ett urbant stråk med liv och rörelse och därtill med möjlighet till förtätning. Trafikkontoret framför emellertid följande synpunkter:

Generellt

Nuvarande områdesspecifika utredningar bör samlas ihop till färre heltäckande tematiska utredningar för planområdet i stort, vilket skulle öka läsbarheten och förståelsen. Vidare önskar trafikkontoret större delaktighet i kommande planering.

Allmänna platser, huvudmannaskap

Trafikkontoret önskar att det utreds ifall fler allmänna platser kan uppstå längs Maltesholmsvägen, med möjlighet att öka förutsättningarna till mer aktivitet i området. Trafikkontoret önskar att en mindre yta tillförs planområdet, strax söder om delområde 6, och planläggs som allmän plats med kommunalt huvudmannaskap. Ytan utgör idag parkering på kommunal kvartersmark och har idag ett otydligt ansvarsområde, vilket gör den svår att reglera vid behov.

Trafik och gatuutformning

Trafikkontoret noterar att framtagen gatusektion inte stämts av inför samråd. Även om projektering av gatan sker i senare skede önskar trafikkontoret framföra att förslaget i nuvarande utformning innehåller delar som mindre lämpliga, såsom parkering för rörelsehindrade, parkeringsfickor längs gatan i stort och infarter vid befintliga korsningslägen. Detta kan i senare skede medföra justeringar av sektionen som i sin tur påverkar planen och kvartersmarkens omfattning och utformning. Befintliga farthinder längs Maltesholmsvägen bör inte tas bort utan föregående analys.

Fortsatt projekteringsarbete med Maltesholmsvägen kan medföra olika konsekvenser för dessa anlagda farthinder. Korsningen Maltesholmsvägen/Astrakangatan bör förses med trafiksinaler i kommande projekteringsarbete, vilket då också behöver godkännas av trafikkontoret.

Trafikkontoret ser positivt på planförslagets syfte att förbättra situationen för gång och cykel, vilket också framgår av trafikutredningen. Trafikkontoret ser positivt på att cykelinfrastruktur byggs ut inom planområdet enligt standard för huvudcykelstråk. I och med planförslagets syfte att bidra till ett urbant gatuuttryck bör belysningsfrågan studeras vidare i kommande projekteringsskede, i samråd med Trafikverket. Eventuellt medför detta ett utökat ledningsbehov som behöver säkerställas innan planförslaget antas.

Vidare anger trafikkontoret att allt parkeringsbehov, inklusive för rörelsehindrade, bör lösas inom kvartersmark. Om detta inte anses möjligt bör detta framgå och beskrivas i planbeskrivningen. Planförslaget medför därtill att viss befintlig markparkering försvinner inom planområdet, vilket kommer påverka efterfrågan på kvarvarande platser. Beräknade parkeringstal bedöms vara i lägsta laget för Hässelby och kommer vara styrande vid kommande bygglovsprövning.

Avfallshantering och angöring

Trafikkontoret framför att avfallshanteringen med tillhörande angöring beskrivs relativt kortfattat, sett till dess påverkan för framkomligheten och planområdets storlek.

Naturmark

Trafikkontoret noterar att planförslaget medför att flera naturmarkspartier med tillhörande tallträd försvinner, med negativ påverkan på tallarna som är viktiga för landskapsbilden samt förståelsen av kulturlandskapet. Trafikkontoret önskar att det utreds ifall ytterligare naturmark respektive tallträd kan sparas, detta för att minska negativ påverkan på barrskogssambandets spridningskorridor.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret ser positivt på planförslaget som avser bidra till att uppfylla bostadsmålet samt bidra till ökad trygghet i området.

Exploateringskontoret framför att planerad grönytefaktor är ett hållbarhetskrav som ställs av staden men som inte regleras i detaljplanen. Av den anledningen bör inte kvoter etc. skrivas ut i

planbeskrivningen. Antingen bör stycket utgå helt alternativt skrivas om som en generell beskrivning av grönytefaktor.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker planförslaget, men framför synpunkter i fråga om delområdena bearbetning av volymer och höjder, bevarande av träd samt att bebyggelsen längs Aprikosgatan (inom delområde 4) utgår helt. Skönhetsrådet ser positivt på att staden önskar vilja ta ett helhetsgrepp men anser att planförslaget idag uppvisar alltför disparata delområden utan en tydlig idé om det offentliga rum som projektet, såsom en tänkt årsring, önskar skapa. Skönhetsrådet ställer sig tveksamt till ifall målsättningen om ett urbant stråk är förenligt med den modernistiska planering som kännetecknar stadsdelarna. Skönhetsrådet ställer sig positivt till att trafikrum tillåts omvandlas till trivsamma vistelserum. Generellt sätt anser skönhetsrådet att planförslaget och dess skala behöver sänkas och att strukturen blir mer luftig, i samklang med den ursprungliga planeringsprincipen ”hus i park”.

Inom delområde 1 bör bebyggelsen mot spårområdet sänkas. Vidare bör förslaget renodlas så det framgår ifall det är typologin lameller alternativt punkthus som eftersträvas. Inom delområde 2 bedöms förslaget acceptabelt, sett till redovisad placering och struktur. Inom delområde 3 bör bebyggelsen generellt sett sänkas och ges en tydligare gestaltning och med renodlade former.

Inom delområde 4 bör exploateringsgraden minskas, sett till de påtagliga naturvärden som påvisats inom delområdet. Vidare bör skalan sänkas. Skönhetsrådet rekommenderar en enkel lamell parallellt med Maltesholmsvägen, men att vinkeldelen samt friliggande lamell längs Aprikosgatan utgår. Vidare rekommenderas att de bägge underjordiska garagen i högre grad sammanläggs, för att minska dess utbredning och påverkan på naturvärdena ovan mark. Inom delområde 5 bör den föreslagna strukturen i högre utsträckning samordnas med befintliga lameller i kv. Melongården, sett till placering och längder. Likaså bör skalan sänkas och den föreslagna takgestaltningen omarbetas.

Gällande delområde 6 framför Skönhetsrådet att ordalydelsen i nuvarande varsamhetsbestämmelse k1 står i direkt motsägelse med förslagen påbyggnation. Detta behöver tydliggöras. Vidare framförs att plankartan, med fördel, bör säkerställa att tegelfasaden i befintlig byggnadsvolym bevaras.

Kulturförvaltningen, stadsutvecklingsenheten

Stadsutvecklingsenheten framför att planförslaget i dagsläget inte beaktar de befintliga kulturhistoriska värden som finns i området

idag. Sammanfattningsvis saknar ett helhetsgrepp och ett mer enhetligt förhållningssätt till de värden som finns representerade i befintlig bebyggelse och landskapsplanering. Planförslaget bedöms medföra att gröna kulturhistoriska värden byggs bort i för hög utsträckning.

Vidare framförs att merparten av föreslagna delområden utgår från byggnadstypologier och med en utläsbar stadsmässighet som inte tar utgångspunkt i den befintliga bebyggelsen. Planförslagets uttolkning av begreppen stadsmässighet och urbanitet bedöms inte innebära en generell lösning utifrån kvarterstadens kännetecken såsom exempelvis slutna hörn. Istället kan detta uppnås med större anpassning till den befintliga karaktären och samtidigt utgöra ett samtida tillägg.

Inom delområde 1 bedöms bebyggelsen vara för storskaligt och slutet. Höjdsplan om 7 våningsplan riskerar att marginalisera befintliga punkthus söder om Maltesholmsvägen som idag utgör blickfång. Som helhet bedöms inte delområdet förhålla sig till befintlig bebyggelse och kraven enligt 2 kap 6 § plan- och bygglagen uppfylls inte. Det är beklagligt att befintlig bebyggelse inom delområdet rivs. Inom delområde 2 bör bebyggelsen bearbetas alternativt helt utgå från det fortsatta planarbetet. Exploateringen bedöms vara för hög och planförslaget är inte anpassat efter platsens karaktär i och med att merparten av grönområdet avses bebyggas.

Delområde 3 bedöms, i likhet med delområde 1, vara för storskaligt och att förslagets slutna hörn bygger för den bevarande grönskan i för hög utsträckning. Det rekommenderas att delområdet omarbetas med en stadsmässighet som bättre anpassas utifrån områdets kulturhistoriska värden. Även delområde 4 bedöms, i likhet med delområde 1 och 3, vara för storskaligt och att förslagets slutna hörn bygger för det bevarande naturpartiet samt marginaliserar de befintliga punkthusen på motsatt sida Aprikosgatan. Förslaget är inte i tillräcklig grad anpassat till den ursprungliga planeringsprincipen ”hus i park” respektive uppfylla kravet i 2 kap 6 § PBL.

Stadsutvecklingsenheten framför att delområde 5 i sin helhet bör lämnas obebyggd. Grönytan utgör en karaktäristiskt och utsparat grönkil mellan olika bebyggelsegrupper och kännetecknas av både vegetation och berg i dagen.

Inom delområde 6 framförs att den planerade fasadändringen, i form av en slammad/putsad tegelfasad bidrar till en ovarsam förändring. Den föreslagna påbyggnaden bedöms möjlig utifrån

kulturhistoriska beaktanden, men bör sänkas för att påverka siktlinjer negativt.

Stockholms vatten och Avfall AB - dagvattenfrågor
Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) har inkommit med synpunkter kring följande teman:

Allmänt

Planområdet avvattnas delvis till kombinerade ledningssystem med begränsad kapacitet. Detta ställer än större krav på att dagvattenhantering enligt stadens åtgärdsnivå uppnås inom alla delområden respektive från vägområdet. Nya servisanmälningar för samtliga delområden behov i senare skede, sett till förändrade flöden och utifrån justerade fastighetsgränser.

Vattentryck och VA-anslutning

Planområdet kommer anslutas till två olika tryckzoner. Inom delområdena 1-4 bedöms tryckstegring kunna behövas för anslutningar över höjdnivån +55 (enligt stadens höjdsystem RH2000). Inom delområdena 5-6 bedöms motsvarande tryckstegring kunna behövas för anslutningar över höjdnivån +30. Sådan tryckstegring alternativt intern pumpstation för spillvatten bekostas inte av SVOA.

Vidare framför SVOA att planområdet ligger inom ett större avrinningsområde där särskilda åtgärder krävs innan belastningsökning kan tillåtas. SVOA anger att det är av vikt att lika stor andel volymandel dagvatten behöver säkerställas, i relation till det tillkommande spillvatten som planförslaget ger ifrån sig. Detta gäller utöver gällande åtgärdsnivå. SVOA redogör för att exploateringen inom delområdena 2-5 medför ökad belastning på ledningsnätet, medan delområdena 1 och 6 bidrar till minskad belastning.

SVOA framför att det inom delar av delområdena 3 och 5 finns en befintlig underjordisk VA-tunnel. Det bedöms möjligt att bygga över tunnelanläggningen förutsatt att schaktdjupet inte tillåts vara djupare än +13.

Dagvattenhantering

SVOA framför vikten att dagvattenhanteringen sker i enlighet med stadens dagvattenstrategi och vikten att dagvattenhanteringen sker med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör avrinning vid skyfall. Ifall anslutning sker till trafikkontorets ledningsnät så övertas dessa av SVOA, vilket i så fall föranleder avstämning med trafikkontoret samt undersökning av ledningarnas kondition. Vidare behöver staden tydliggöra vilka anordningar som avses utföras

längs med allmän plats (vägområdet), sett till bedömningen i planbeskrivningen som idag anger att dagvattenhanteringen i dessa delar inte bedöms så omfattande att åtgärdsnivån behöver uppfyllas. Utredningen bör redovisa en helhetsbedömning, där även allmän platsmark ingår för att SVOA ska kunna bedöma ifall dagvattenhanteringen inom planområdet är tillräckligt.

Avslutningsvis redogör SVOA för följande precisa synpunkter, avgivna i korthet, som behöver beaktas i framtiden dagvattenutredning för kvartersmarken:

- Uppdaterad figur 1 i utredningen, avseende utredningsområdesgränserna i relation till nuvarande planområde.
- Redovisning av framtida och befintlig avvattning inom planområdet. Ange att befintlig situation i huvudsak utgår från avvattning till kombinerat ledningsnät. Utredningen saknar redovisning kring förutsättningarna till infiltration och perkolation av dagvatten till grundvatten.
- Sammanfattning av flöden inom planområdet bör redovisas i utredningen, inte som bilaga. Utgå ifrån stadens checklista avseende återkomsttider och vilka flöden som behöver redovisa klimatfaktor eller inte. Utredningen bör i första hand utgå från stadens skyfallsmodell för att redovisa resultat avseende flödesvägar och instängda områden.
- Tydliggörande redovisning av dagvattenhanteringen per delområde; fördröjningsvolym, ytbehov och vilka ytor som bedöms lämpliga för detta.
- Redovisning av föroreningshalter behöver läggas till; såväl befintlig situation, framtida situation utan åtgärder respektive framtida situation inklusive föreslagna reningsåtgärder.
- I utredningen anges att vissa takytor är svåra att omhänderta, vilket får till följd att dessa föreslås ledas direkt till det allmänna ledningsnätet. Utredningen behöver redovisa att föreslagna åtgärder kompenserar för den andel dagvatten som inte omhändertas lokalt och vilka ytor som leds till respektive åtgärd.
- Utredningens inlagda tabeller bör ses över för att säkerställa att det överensstämmer med varandra.

SVOA har också inkommit med ett anvisningsdokument, då planförslaget bedöms kunna påverka underjordiska bergsanläggningar alternativt jordförlagda anläggningar, exempelvis tunnlar, ledningar m.m. I anvisningsdokumentet redogörs för att erforderlig genomförandebeskrivning med kontrollprogram tas fram inför påbörjande av markarbeten.

Framtagandet och senare utförandemoment ska ske i samråd mellan SVOA, byggaktören samt entreprenör.

Stockholms vatten och Avfall AB - avfallsfrågor

SVOA har i separat yttrande yttrat sig kring avfallsplaneringen. I planbeskrivningen är det oklart ifall delområde ska förses med en mobil sopsug eller anslutas till ett stationärt sopsugssystem. Oavsett behöver delområdet förses med miljöhus för att hantera förpackningar och tidningar. SVOA framför att hantering av källsortering ska ske fastighetsnära senast 2027. I det fortsatta planarbetet rekommenderas att det studeras och redovisas i planbeskrivningen hur detta kan uppfyllas, antingen som del av miljörum eller uppställningsyta utomhus. SVOA redogör för krav som gäller för avfallshantering, i fråga om angöringsytans placering, dess avstånd till del miljörum/miljöhus, tillgänglighet m.m.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utifrån trafikkontorets yttrande kommer SBK fortsatt se över behovet att sammanslå vissa utredningar för hela planområdet, exempelvis kopplat till buller och dagvatten.

Utifrån trafikkontorets synpunkt kommer SBK studera frågan vidare om en utökning av planområdet, i anslutning till delområde 6 och val av huvudmannaskap, tillsammans med exploateringskontoret och andra berörda förvaltningar.

Utifrån synpunkter från stadsdelsnämnden, Skönhetsrådet och stadsutvecklingsenheten kommer SBK i det fortsatta planarbetet studera planförslagets struktur och skala, för att öka graden av kulturmiljömässiga beaktanden i fråga om såväl befintlig bebyggelse och grönstruktur. Varsamhetsbestämmelse inom delområde 6 kommer att förtydligas på plankartan i enlighet med synpunkt.

SBK framhåller att begreppet "urbant stråk" kommer från översiktsplanen. I översiktsplanen framgår att vissa överbreda gator på kort eller lång sikt ska omvandlas till levande stadsrum. Begreppen "urbanitet" och "levande stadsrum" är dock inget statiskt och entydigt uttolkningsbart utan behöver studeras och uttolkas platsspecifikt.

Stadsbyggnadskontoret har i samråd med berörda byggaktörer arbetat med en platsspecifik uttolkning av begreppet "urbanitet". Hässelbys kulturhistoriska värden och områdets viktiga karaktärsdrag som en tunnelbanestad har varit utgångspunkt i utformning av planförslaget. Bebyggelsekategorier anpassade efter

befintlig bebyggelse- och grönsstruktur, grön förgårdsmark, bevarande alléträd och delvis bevarad naturmark tillsammans med en gestaltningsmässig tydlighet mellan privata och offentliga vistelseytor intill Maltesholmsvägen är de bärande arkitektoniska idéerna i projektet.

Gällande synpunkter kring en avsaknad av ett enhetligt förhållningssätt vill stadsbyggnadskontoret understryka att det har funnits flera faktorer som har påverkat föreslagen bebyggelse i varje delområde. I och med att planområdet sträcker sig över ett större område mellan Hässelby gård- och Hässelby strands tunnelbanestationer berörs detaljplanen av flera olika typer av bebyggelsetypologier i sitt närområde. Detta tillsammans med dem sex olika delområdenas olika förutsättningar gällande platsens storlek och avstånd till tunnelbanespåret, bullernivåer, naturvärden och befintliga alléträd har lett till delvis olika byggnadstypologier i de olika delområdena.

Till samrådsskedet valde stadsbyggnadskontoret att presentera en bebyggelsestruktur utan några bearbetade förslag för gestaltning av fasader. Stadsbyggnadskontoret anser att en bearbetning av bebyggelsestrukturen med en större hänsyn till områdets kulturhistoriska värden tillsammans med en fasadgestaltning som tar avstamp i områdets karaktär finns goda förutsättningar för en god helhetsverkan.

Genom en medveten orientering av ny bebyggelse med en högre entrétäthet mot Maltesholmsvägen, bostadsentréer och gemensamhetsutrymmen som vetter mot allmän plats, lokaler i bottenvåningar, uppglasade fasadytor, förbättrade gång- och cykelmöjligheter bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget bidrar till en omvandling av Maltesholmsvägen till en levande stadsmiljö.

Som svar på synpunkt från stadsutvecklingsenheten framför SBK att bebyggelse inom delområde 5 kommer kvarstå. SBK konstaterar att bebyggelse bedöms acceptabel i enlighet med 2 kap 6 § PBL, utifrån bedömningen i den antikvariska konsekvensanalysen. Bebyggelsen har också fått en medveten placering, sett till delområdets naturvärden i söder samt i relation till övriga lameller och dess gavelpartier vid Persikogatan.

Utifrån synpunkter från miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsdelsnämnden och trafikkontoret, kopplat till naturvärden, avser SBK att förtydliga i planbeskrivningen hur förekomsten av liljekonvalj är inom det aktuella planområdet, eventuella

konsekvenser och fortsatt hantering. SBK inser att framlagda kompensationsåtgärder inte är hämtade från framtiden NVI. Däremot har planbeskrivningens exemplifierade kompensationsåtgärder tagits fram i samråd med exploateringskontorets landskapsarkitekt. Lämpliga kompensationsåtgärder kommer att vidareutredas till granskningsskedet.

SBK har under planarbetets gång, och utifrån nuvarande säkerställanden på plankartan, utgått från att placera bebyggelsen så att så många värdefulla tallträd som möjligt kan bevaras. Vilket bedöms framgå av planbeskrivningen. Detsamma gäller vissa ytor där värdefull hållmark påträffats. SBK kommer i det fortsatta planarbetet studera ifall viss revidering av bebyggelsestrukturen kan ge upphov till ökad andel bevarande av naturvärden. SBK avser också att säkerställa det södra och mer skyddsvärda askträdet inom delområde 6. Gällande det norra askträdet, med placering nära byggnaden, behöver det fortsatt studeras ifall sådant säkerställande är möjligt.

Utifrån synpunkt från exploateringskontoret kommer planbeskrivningens redovisning av GYF skrivas om som en generell beskrivning.

SBK noterar synpunkter från miljö- och hälsoskyddsnämnden samt SVOA i fråga om redovisad dagvattenhantering. Dagvattenutredningen kommer att förtydligas gällande att erforderliga fördröjningsvolymerna uppnås och säkerställs enligt stadens åtgärdsnivå, tabeller gällande flöden och föroreningshalter etc. SBK kommer tillsammans med exploateringskontoret förtydliga ifall bedömningen avseende att åtgärdsnivån inte är tillämplig inom allmän platsmark fortsatt kvarstår. Vid fortsatt behov kommer SBK också studera frågan att säkerställa kompensatorisk fördröjning inom kvartersmark för de taktor som föreslagits kunna avledas direkt till det allmänna ledningsnätet.

SBK och exploateringskontoret kommer fortsatt studera vidare ifall projektet kan kompensera och hantera ytterligare dagvattenfördröjning inom planområdet, i relation till den spillvattenökning som planförslaget ger ifrån sig. Staden kommer ha en dialog kring detta med SVOA.

SBK noterar synpunkter från miljö- och hälsoskyddsnämnden och stadsdelsnämnden kopplat till buller. SBK avser att förtydliga bullerutredningen för delområde 1, avseende beräknande prognosår, redovisning av bullernivåer utan planerade lokala bullerskydd samt beskrivningar respektive säkerställande av sådana

lokala bullerskydd. Utredningen avses också att förtydligas kring vilka bullerskydd som föranleds från trafikbullerförordningens föreskrifter respektive vilka som behövs för att ytterligare förbättra ljudmiljön.

Inom delområde 2 avser SBK studera vidare den planerade bullerskärmen mot spårområdet, dess förutsättningar konstruktionsmässigt och dess placering kopplat till rådighet och underhåll. Likaså kommer höjdregleringen av bullerskärmen förtydligas. Vidare kommer alternativ planlösning samt erforderliga säkerställanden för lokala bullerskärmar studeras vidare i samråd med byggaktören. Utredningen kommer att förtydligas avseende stomljud och vibrationer. SBK avser att säkerställa erforderliga riktvärden för vibrationer på plankartan.

Utifrån en delvis reviderad struktur kommer SBK överlag verka för att planlösningar ses över för att i möjligaste mån uppfylla bullerförordningens krav utan särskilda tekniska åtgärder.

Synpunkten från lantmäterimyndigheten, avseende gemensamhetsanläggningens föreskrivna användning, kommer förtydligas på plankarta respektive planbeskrivning. Avseende synpunkter från trafikkontoret, avser SBK att tillsammans med exploateringskontoret fortsätta diskutera framarbetat gatusektion. Fortsatt projektering av allmän plats bedöms klarlägga beaktanden gentemot befintliga trafiksäkerhetsåtgärder.

SBK kommer säkerställa befintlig VA-tunnel på plankartan, belägen inom delar av planområdets föreskrivna kvartersmark. Vidare noterar SBK synpunkter från SVOA ifråga om övriga befintliga undermarksanläggningar och behovet av fortsatt ledningssamordning, eventuella övertagande av ledningsnät från trafikkontoret etc. Detta kommer att tas om hand i kommande projekteringsskeden.

Övriga remissinstanser

Stockholm Exergi AB

Fjärrvärme

Stockholm Exergi framför att det finns befintlig fjärrvärmeledning inom planområdet. Stockholm Exergi önskar fortsatt dialog med berörda parter för att planera kommande ledningsarbeten. Åtgärder av ledningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggaktören.

Undermarksanläggningar

Stockholm Exergi framför att det finns en befintlig undermarksledning med närhet till planområdet. Alla genomförandeåtgärder som kan påverka ledningens funktion behöver ske i dialog med Stockholm Exergi som då utgör kontroll av genomförande och godkännande.

Stockholm Exergi framför att det är av vikt att ett genomförandeavtal med berörda parter tas fram så snart som möjligt.

Ellevio AB

Ellevio framför att planerad nätstation, inhyst i bostadsbyggnad inom delområde 2, behöver ha erforderliga mått om 6x15 meter för att klara behov avseende utrustning och kabelrum. Detta behöver framgå på plankarta. Vidare rekommenderas att nätstationen placeras i markplan med direkt åtkomst från allmän plats. Kabelvägar minimeras genom en placering i utrymme med yttervägg nära allmän plats. Likaså behöver nätstationen beakta myndighetsrekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall. Ellevio framför att sådan nätstation behöver samrådats med Ellevios områdesansvarig inför genomförandet.

Ellevio har befintligt ledningsnät längs Maltesholmsvägen som kommer behöva anpassas av planåtgärderna. Ellevio önskar fortsatt dialog kring behov av elkraft och anslutningslägen samt önskar delta vid kommande ledningssamordning.

Ellevio framför att de rekommenderar en västligare placering av nätstationen inom planområdet, sett till drift- och underhållsarbeten samt resulterande eldistributionsavstånd.

Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av byggaktören.

Sagax Mix AB

Sagax Mix AB, i egenskap av tomträttshavare och byggaktör, har inkommit med synpunkter på framtagna plankarta respektive planbeskrivning.

Kvadern 1&2 Hässelby AB

Kvadern 1&2 Hässelby AB, i egenskap av tomträttshavare och byggaktör, har inkommit med synpunkter på framtagna plankarta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SBK noterar inkomna synpunkter från Stockholm Exergi AB och Ellevio AB, avseende fortsatta beaktanden gentemot deras befintliga ledningsnät, behov av ledningssamordning och framtagande av genomförandeavtal. Sådant arbete kommer behöva äga rum i kommande projekteringsskeden.

Inom ramen för pågående planarbete kommer SBK, tillsammans med berörda parter, vidare studera möjligheten till en elnätstation med tillhörande riskbeaktanden avseende elektromagnetisk strålning, översvämning och buller. SBK avser inte säkerställa utrymmesmått på plankartan. Detta bedöms kunna hanteras på lämpligt sätt i kommande bygglovsprövning. En tillräcklig stor yta för ändamålet kommer säkerställas i plankartan i dialog med Ellevio.

Gällande synpunkter från enskilda byggaktörer, kopplat till planhandlingarna, kommer dessa hanteras vidare i det fortsatta planarbetet.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Bostadsföreningen Fruktskålen, Melongatan 18

Bostadsföreningen (brf) framför att de inte fått inbjudan med att inkomma med yttranden, trots sin närhet till planområdet, och önskar en förklaring från SBK kring detta. Vidare lyfter de att enskilda medlemmar som deltagit på samrådsmötet uppfattade mötesformen som otydlig, kopplat till vem som var avsändare för informationen som lämnades.

Brf framför negativa synpunkter kopplat till genomförandet av delområde 5, givet sannolika sprängningsarbeten som kan medföra skador på den egna fastigheten Lekrummet 2. Likaså bedöms byggnadens höjd medföra skuggning på enskilda byggnadsdelar inom den egna fastigheten, vilket kan minskas ifall höjden sänks. Brf lyfter också att lokalgator inom den egna fastigheten inte får nyttjas av byggaktören under genomförandet. Avslutningsvis anges att planförslaget behöver tydliggöra hur trafiksituationen ska lösas, i och med att dagens trafik överskrider befintlig kapacitet. Kantstensparkering längs Maltesholmsvägen bedöms inte lämplig, sett till dagens kapacitetsproblem.

AS

Personen motsätter sig planförslaget i den del som berör delområde 5. Personen framhåller att det planerade våningsantalet om sex våningar medför oacceptabel olägenhet kopplat till skuggning, negativ påverkan på befintliga naturvärden samt risker kopplat till kommande sprängningsarbeten.

AE och GE

Personerna motsätter sig planförslaget i den del som berör delområde 5. Personerna framhåller att det planerade våningsantalet om sex våningar medför oacceptabel olägenhet kopplat till

skuggning, negativ påverkan på befintliga naturvärden samt risker kopplat till kommande sprängningsarbeten.

EP och BH

Personerna framför negativa synpunkter på planförslaget i den del som berör delområde 5. Personerna framhåller att byggnaden inte bör uppföras till högre än 5 våningar på grund av olägenhet kopplat till skuggning. Vidare framförs att befintliga parkeringsplatser för brf Sydfrukten samt brf Fruktskålen, belägna längs Melongatan, bör finnas kvar.

BR

Personen framför synpunkter kopplat till planförslaget och den parallella trafikutredningen. Denne bedömer att Maltesholmsvägens bredd kommer bestå och undrar vad definitionen av överbred gata är samt vad prioriteten av kollektivtrafik konkret innebär. Trafiksituationen bedöms försämrats av planförslaget och den initiala trafikplaneringen, sett till borttagande av befintliga parkeringsplatser samt tillkommande trafik i och med den nya bebyggelsen. Personen ifrågasätter också den planerade gång- och cykelvägen och graden av framtida användning. Avslutningsvis bedöms planprojektet och parallell trafikplanering vara negativt utifrån såväl miljö-, trafik- och säkerhetshänseende.

KM

Personen framför diverse negativa synpunkter på planförslaget. Bebyggelsestrukturen upplevs vara för tät och hög, likaså bör bostadsentréer inte tillåts utföras mot intilliggande vägar och gator. Vidare önskar personen att befintliga grönområden bevaras inom delområde 4 och 5. Gångvägar bör utföras mer trafikseparerade från biltrafik, att fler lekplatser inkluderas i planarbetet samt förtydliganden kopplat till planförslagets inverkan på områdets skolkapacitet. Planförslaget ska innehålla fler hyresrätter istället för bostadsrätter. Avslutningsvis önskar personen att staden gör samrådsredogörelsen mer tillgänglig, exempelvis genom sociala medier, tolkad information samt tillåter muntliga yttranden.

Övriga, ej sakägare

Vällingby Hyresgästförening

Förening framför att de är delvis positiva till planförslaget och till viss andel nybyggnation inom planområdet. De framför att planförslaget revideras, i enlighet med kulturmiljöutredningens rekommendationer. En viktig rekommendation berör att bryta upp volymerna i mindre och lägre delar samt med indrag från angränsande gator för att öka siktlinjerna längs Maltesholmsvägen ner mot grönområdet. Synpunkten exemplifieras med bebyggelsen

inom delområde 2 och 3, i relation till befintlig punkthusbebyggelse längs Maltesholmsvägen.

Föreningen önskar att den planerade fördelningen av hyresrätter respektive bostadsrätter tydliggörs. Likaså råder otydlighet kring antalet planerade hyresrätter respektive byggaktörer, utifrån vad som angivits på stadens bygg- och plantjänst, i planbeskrivningen samt i framtagna parkeringsutredning.

Föreningen lyfter att redovisningen av trafiksituationen idag respektive de trafikrelaterade konsekvenserna inte är trovärdiga. Bland annat anges att tunnelbanan redan idag är fullbelastad under rusningstid samt med bilköer längs Maltesholmsvägen. Föreliggande planförslag som avses ges smalare körbanor samt andra pågående planarbeten i närområdet, såsom Hässelbyverket och Fyrspannsgatan/Spiralbacken, kommer förvärra situationen än mer. Vidare framförs att risker kopplat till elektromagnetisk strålning är bristfälligt utrett och oklart ifall erforderliga avstånd uppfylls mellan bostadsbebyggelse och befintlig likriktarstation.

Föreningen framför att staden felaktigt bedömt att planförslaget ger upphov till ökad trygghet respektive ökade vistelsevärden för barn. Planförslaget saknar planerade lekplatser och bebyggelsen placeras i buller- och trafikutsatta lägen. Ny bebyggelse bedöms inte medföra ökad trygghet. Föreliggande planförslag och andra planarbeten i närområdet bedöms därtill oacceptabelt, sett till befintliga skolplatser i området.

Befintliga naturområden inom delområde 4 och 5 bör lämnas obebyggda, dels för att underlätta för djur att förflytta sig mellan olika ytor och för att främja människors hälsa. Vidare framförs att framtagna solstudier inte lagt in på stadens plan- och bygghemsida. Föreningen bedömer att det är tveksamt ifall ljusförhållandena är acceptabla inom delområde 1 alternativt ifall befintlig bebyggelse ger upphov till oacceptabel skuggning på den föreslagna bebyggelsen.

Cykelfrämjandet Storstockholm

Föreningen framför negativ synpunkt på framtagna trafikanalys och redovisad signalreglerad korsning vid korsningen Maltesholmsvägen/Astrakångatan. Utifrån stadens framkomlighetsstrategi är gång och cykel prioriterade trafikslag. Trafikkorsningen bedöms medföra en omotiverad försämring. Föreningen redogör för alternativa åtgärder för att minska biltrafiken, exempelvis minskade parkeringstal med högt ställda krav på mobilitetstjänster, informationskampanjer, tidsstyrd avstängning för biltrafik etc.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Föreningen motsätter sig planerad bebyggelse inom delområde 4 och längs Aprikosgatan, då bebyggelsen medför att bägge sidor om Aprikosgatan blir exploaterade. Såväl grönytan som hållmarken inom delområde 4 är särskilt skyddsvärd genom sin funktion som spridningskorridor för växt- och djurliv. Föreningen motsätter sig också planerad bebyggelse inom delområde 3 och 5, på grund av delområdena dels utgör spridningskorridorer och inom delområde därtill har värdefulla grönytor med spridningssamband österut.

Avslutningsvis ifrågasätter föreningen stadens uttalade syfte, att med planförslaget kunna bidra till ett urbant stråk. Planförslaget bedöms inte kunna bidra med innerstadens värden.

Bostadsrättsföreningen Sjöträdgården, okänd adress

Bostadsrättsföreningen (brf) framför negativa synpunkter kopplat till byggnaden inom delområde 2, som bedöms sakna arkitektonisk ambition. Byggnaden redovisas som ett långt lamellhus utan tillräcklig hänsyn till platsen och bristfällig kopplat till möjligheten att tillskapa tillräckliga ytor för bostadsgård samt vistelse- och lektytor. Det är av stor vikt att säkerställa en hög ambition på ny bebyggelse; dess övergripande struktur, kopplingar och gestaltning för att motverka negativa sociala aspekter som idag finns i Hässelby. Brf ifrågasätter ifall staden avser säkerställa sådana ambitioner gentemot byggaktören. De framför också synpunkter på framtagna föreskriven användning och utformning inom delområdena 2 och 3. De anser att föreslagna säkerställanden och andelen lokaler omöjliggör detaljplanens syfte med att skapa ett urbant stråk och dess uttryck såsom aktiva fasader och människor i rörelse under stor del av dygnet.

Brf lyfter också negativa synpunkter kopplat till trafiksituationen längs Maltesholmsvägen och dess framtida trafikallsträng, befintliga väghinder samt trafikrisker vid korsningsläget Melongatan-Maltesholmsvägen. Vidare undrar de hur förslaget planerade parkeringstal kommer följas upp och säkerställas inför genomförandet.

Avslutningsvis framför brf att planförslaget behöver förtydligas hur barnperspektivet beaktats. Fler lek- och vistelseytor för barn med tillhörande gång- och cykelstråk mellan delområdena, med kommunalt huvudmannaskap, behöver inkluderas för att inte befintlig parkyta ska överbelastas.

AW

Personen får förstås motsätta sig planförslaget på grund av för tät bebyggelsestruktur samt bristen på parkering- och skolkapacitet

inom plan- respektive närområdet. Personen framför också att ingen kommunal tjänsteperson närvarade på samrådsmötet, likaså att projektet presenterats på ett för positivt och kommersiellt sätt.

AW och EW

Personerna framhåller att denne är positiv till planförslaget i stort, men framför att denne önskar vidareutveckling i det fortsatta planarbetet. De framför önskemål att föreliggande planförslag saknar ett helhetsperspektiv, kopplat till förbättrad god gestaltad livsmiljö både i relation till Maltesholmsvägen men också i gentemot närområdet i stort. Planförslagets inbördes struktur och gestaltning behöver också förtydligas för att inte upplevas som separata delområden. Den tillkommande bebyggelsen inverkan på att stärka stråk, siktlinjer och kopplingar behöver tydliggöras och säkerställas i möjligaste mån i planunderlaget.

Vidare efterfrågas ifall planerat gång- och cykelstråk är det enda stråk som barn och ungdomar kan röra sig längs och hur dessa kopplar till befintliga vistelsezoner i anslutning till planområdet. Likaså ifall planarbetet inhämtat synpunkter direkt från barn och ungdomar. Planförslaget saknar idag nya allmänna platser med lekzoner, vilket medför att befintlig parkyta kommer bli mer belastad. Fler allmänna lek- och vistelsezoner med kommunalt huvudmannaskap behöver tillföras planområdet.

Personerna lyfter också negativa synpunkter kopplat till trafiksituationen längs Maltesholmsvägen och dess framtida trafikallsträng, befintliga väghinder samt trafikrisker vid korsningsläget Melongatan-Maltesholmsvägen. Vidare undrar de hur förslagets planerade parkeringstal kommer följas upp och säkerställas inför genomförandet.

Likaså bedöms byggnaden inom delområde 2 sakna arkitektonisk ambition. Byggnaden bedöms vara ett långt lamellhus utan tillräcklig hänsyn till platsen och bristfällig kopplat till möjligheten att tillskapa tillräckliga ytor för bostadsgård samt vistelse- och lekzoner. Det är av stor vikt att säkerställa en hög ambition på ny bebyggelse; dess övergripande struktur, kopplingar och gestaltning för att motverka negativa sociala aspekter som idag finns i Hässelby. Personerna ifrågasätter ifall staden avser säkerställa sådana ambitioner gentemot byggaktören. De framför också synpunkter på framtagna föreskrivna användning och utformning inom delområdena 2 och 3. De anser att föreslagna säkerställanden och andelen lokaler omöjliggör detaljplanens syfte med att skapa ett urbant stråk och dess uttryck såsom aktiva fasader och människor i rörelse under stor del av dygnet.

CS

Personen ställer sig positivt till planförslaget med ny bebyggelse. Denna framför dock negativa synpunkter kopplat till allmän platsmark och gestaltningen av gaturummet som upplevs ödsligt och inte inbjuder till sociala möten.

EP

Personen framför att det är positivt med förbättrad cykelbana längs Maltesholmsvägen. Däremot framförs negativa synpunkter kopplat till planförslaget och den parallella trafikplaneringen i övriga delar. Enligt denne bedöms dagens trafiksituation vara ansträngd, vilket kommer förvärras i och med planförslaget med tillkommande fordonstrafik. Personen ifrågasätter ifall staden tagit ett helhetsgrepp kring trafiksituationen och framtida trafikalstring i området.

FD

Personen framför en rad negativa synpunkter på planförslaget. Yttrandet är identiskt med inlämnat yttrande från Vällingby Hyresgästförening (se ovan).

IW

Personen ställer sig positiv till planförslaget i stort, men framför synpunkter på hur de enskilda delområdena enligt denne kan förbättras. Inom delområde 1 bör en tydligare centrumkänsla kunna tillskapas med högre bebyggelse med närmare placering mot Maltesholmsvägen, med varierande gestaltning inspirerad från närliggande funkisbebyggelse på motsatt sida vägen. Personen anser inte att principen om lägre bebyggelse mot vägen bör vara gällande. Även inom delområde 2 bör byggnaden vara högre, och då fortsatt med den översta våningen indragen. Inom delområde 3 bör strukturen som vetter mot söder förlängas mot parkstråket, för att tydliggöra vad som upplevs som kvartersmark respektive allmän platsmark. Inom delområde 4 bör bebyggelsen tillåtas längre åt sydväst, därtill med högre höjd för att tillskapa fler bostäder och för att i höjdled tydligare relatera med kv. Gästvåningen. Inom delområde 5 bör byggnaden ges en tydligare stadskänsla med bland annat en närmare placering mot Melongatan. Inom delområde 6, med sin närhet till Hässelby Strand centrum, bör bebyggelsen tydligare orienteras mot Maltesholmsvägen och där entrévåningen ges en särskiljande gestaltning.

Avslutningsvis lyfter personen att förbättringsåtgärder bör utföras inom parkstråket och att trottoarerna utförs stenbelagda. Likaså att planerade parkeringsplatser minimeras ytterligare sett till det kollektivtrafiknära läget samt att cykelparkering utförs utomhus inom kvartersmark.

KW

Personen ställer sig positiv till planförslaget i stort, men önskar att det tillförs fler bostäder och att planförslaget utförs tätare och högre.

RK

Personen ställer sig positiv till planförslaget i stort, men framför negativa synpunkter kopplat till nuvarande och framtida trafiksituation i området. Denne framför att nuvarande trafiksituation är ansträngd och att spårbunden kollektivtrafik ibland inte anlöper Hässelbystationerna, vilket gör att boende hänvisas till buss och bil med trafik. Föreliggande planförslag och andra pågående projekt i närområdet riskerar skapa mer trafik som inte dagens vägnät har kapacitet för, vilket också skapar problem för räddningstjänsten. Personen framför att nuvarande parkeringsplatser är för få och att nyinflyttade parkerar längs vägar och gator.

RT

Personen framför negativa synpunkter på planförslaget. Som det får förstås är personen negativ till föreslagen bebyggelse inom delområde 4 som bör sänkas till högst 2 våningar. Vidare framförs önskemål om att centrumändamål möjliggörs inom delområde 6 och att dessa lokalytor försäljs som bostadsrätter istället för hyreslokaler.

SC

Personen framför synpunkter och önskar större andel lokaler inom delområde 6, med sin närhet till befintligt stadsdelscentra.

UE och RE

Personerna ställer sig positiva till planförslaget i stort, men framför negativa synpunkter kopplat till nuvarande och framtida trafiksituation i området. De framför att nuvarande trafiksituation är ansträngd och att spårbunden kollektivtrafik ibland inte anlöper Hässelbystationerna, vilket gör att boende hänvisas till buss och bil med trafik. Föreliggande planförslag och andra pågående projekt i närområdet riskerar skapa mer trafik som inte dagens vägnät har kapacitet för, vilket också skapar problem för räddningstjänsten. Personerna framför att nuvarande parkeringsplatser är för få och att nyinflyttade parkerar längs vägar och gator.

CS

Personen ställer sig positiv till planförslaget generellt, men framför en negativ synpunkt att planerat gaturum fortsatt upplevs som stort, ödsligt och inte bedöms inbjuda till sociala möten.

Anonym 1

Personen framför synpunkter på planförslaget i form av att befintlig förskola fortsätter finnas kvar, att fler hyresrätter ska planeras, att

planförslaget möjliggör kollektivboenden samt generella rekommendationer på den gestaltade markmiljön.

Anonym 2

Personen motsätter sig planförslaget, i den del som utgör delområde 5 och dess föreslagna höjd.

Anonym 3

Personen motsätter sig planförslaget, i den del som utgör delområde 5.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Ett fåtal yttranden har inkommit med formaliarelaterade synpunkter, kopplat till planprocessen. SBK konstaterar att erforderlig samrådsinformation har skickats ut per post till samtliga sakägare som ingått i framtagna fastighetsförteckning, där bland annat Brf Fruktskålen ingått.

Vidare konstaterar SBK att staden haft en stor närvaro på samrådsmötet, med representanter från såväl SBK, exploateringskontoret samt berörda byggaktörer med tillhörande arkitekter. Samtliga representanter från projektet bar namnskyltar. SBK anser generellt att detta är positivt att besökare tillåts få information som både berör det som formellt kan regleras i en detaljplan, men också den ambition som därutöver kan förmedlas från byggaktörer m.fl.

SBK noterar att det varit otydligt för byggaktörernas planerade fördelning av upplåtelseformer. SBK vill dock understryka att upplåtelseformen inte regleras i detaljplanen. Sannolikt kommer fler byggaktörer kunna ge en uppskattning av detta inför kommande granskning, vilket i så fall entydigt kommer anges i relevanta underlag.

SBK noterar synpunkter från vissa föreningar avseende planförslagets struktur och volym. SBK noterar att synpunkterna i stort överensstämmer med synpunkter framlagda av Skönhetsrådet och Stadsmuseet. SBK kommer i det fortsatta planarbetet vidare studera planförslagets struktur och volymer, primärt kopplat till kulturhistoriska värden. Avseende synpunkten ifråga om planförslagets syfte att bidra till ett urbant stråk, hänvisas till SBK:s svar till Skönhetsrådet.

Ett fåtal yttranden har berört behovet av att fler lokalytor möjliggörs alternativt säkerställs inom planområdet. Likaså ifall bristen av sådana lokalytor leder till att syftet med att skapa ett urbant stråk inte kan uppfyllas. SBK konstaterar att planförslaget

utgår från vad som bedömts realistiskt inom detta planområde, sett från såväl stadens som byggaktörernas sida. Likaså med beaktanden av den befintliga andel centrumändamål som finns i närområdet. SBK framhåller att planförslaget både reglerar andel lokalytor som ska utföras och sådana lokalytor som har uttryckligt stöd att kunna få utföras. Planerade lokalytor har även beaktat områdets mest strategiska lägen, exempelvis lägen som vetter mot parkstråket och mot det avsmalnande gaturummet mellan delområde 2 och 3.

Ett flertal yttranden har berört brister kopplat till delområdenas gestaltning. SBK vill förtydliga att inför detta plansamråd har fokus varit att pröva en övergripande struktur och volymhantering i bebyggelse. I kommande planarbete kommer det bli aktuellt att vidare studera bebyggelsen gestaltning och därtill säkerställa sådan.

SBK noterar synpunkter från enskilda föreningar m.fl. kopplat till nuvarande trafiksituation, planerad kapacitet och förslag på lokala trafikföreskrifter. Framtagen trafikanalys med beräknade trafikflöden inkluderar närliggande planområden. SBK konstaterar också att trafikanalysen bedömer att trafiksituationen längs Maltesholmsvägen kommer fungera i och med vissa trafikåtgärder. Vissa av de framlagda synpunkterna, exempelvis rörande förslag på lokala trafikföreskrifter kan dock inte regleras inom ramen för planarbetet. SBK avser underrätta exploateringskontoret och trafikkontoret om de inkomna synpunkterna, exempelvis hur befintliga parkeringsplatser i planområdets östra del, söder om delområde 1, i möjligaste mån kan behållas.

SBK konstaterar att begreppet "överbred gata" utgår från översiktsplanens definition. Definitionen anger vägområden med sidoområden som får anses vara underutnyttjande och där ytorna har möjlighet att ges kompletterande funktioner, såsom utbyggda gång- och cykelvägar. Inom ramen för planarbetets rådighet har staden arbetat för att utifrån projektspecifika parkeringstal kunna få ner parkeringsbehovet. Sådana parkeringstal, som idag uppfylls med vissa redovisade mobilitetsåtgärder, prövas och säkerställs vid kommande bygglovsprövning.

Utifrån synpunkter kopplat till buller, kommer SBK i det fortsatta planarbetet studera planförslaget ur ett bullerperspektiv med syftet att skapa en boendemiljö med goda förutsättningar vad gäller buller. Ambitionen är att riktvärden enligt bullerförordningen ska uppfyllas utan behov av några större tekniska åtgärder.

Vidare kommer SBK vidare studera risker kopplat till befintlig likriktarstation.

SBK beklagar att framtagna solstudier ej lagt upp på stadens hemsida (bygg- och plantjänsten) under samrådstiden. Dessa har i efterhand lagt upp där. SBK:s bedömning är dock fortsatt att planförslaget med redovisade höjder inte ger upphov till betydande olägenheter i plan- och bygglagens mening. Denna bedömning har under samrådstiden framgått i planbeskrivningen. Solstudierna kommer också att redovisas under granskningen.

SBK konstaterar att frågan om behov av utbyggd förskolkapacitet ställts till stadsdelsförvaltningen i ett tidigt planeringsskede. Stadsdelsförvaltningen har bedömt, och bedömer fortsatt, att sådant behov inte föreligger i dagsläget. SBK kommer i det fortsatta planarbetet studera möjligheterna att planera för mer allmän platsmark för vistelse och sociala möten. Därutöver konstaterar SBK att fem av sex delområden ligger relativt nära ett centralt placerat parkstråk med kommunalt huvudmannaskap. SBK bedömer att det finns möjlighet att komplettera befintligt parkstråk med nya lektytor, ifall sådant behov skulle uppstå. Frågan kommer att tas hand om i den fortsatta processen med utformning och projektering av allmän platsmark.

SBK framhåller att en utvecklad trafiksektion, med utbyggd gång- och cykelbana, samt närheten till intilliggande grönområdet medför vistelsevärden.

SBK kommer vidare studera planförslagets struktur, både utifrån beaktanden gentemot kulturmiljö- samt växt- och djurliv, exempelvis med en fågelinventering kopplat till områdets utpekade barrskogssamband. Det vidareutvecklade planförslaget kommer behöva beakta så att konsekvenser kopplat till växt- och djurliv inte blir oacceptabla och med kompensatoriska åtgärder som tydliggörs. Viss påverkan på växt- och djurliv kommer ofrånkomligen bli konsekvensen av ett vidareutvecklat planförslag.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget bidrar med nya stadskvalitéer till stadsdelarna Hässelby gård och Hässelby strand i enlighet med översiktsplanens intentioner. Detaljplanen möjliggör för nya bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och skapar förutsättningar för att befolkningsunderlaget för handel och service i stadsdelarna ökar. Ny bebyggelse längs med Maltesholmsvägen skapar förutsättningar för en starkare koppling mellan stadsdelarna

Hässelby gård och Hässelby strand och en levande gatumiljö med nya bostäder och vistelseytor på dem lågt utnyttjade ytorna längs med Maltesholmsvägen och anslutande gator. Detaljplanen bidrar därmed till stadens övergripande bostadsmål samt översiktsplanens intentioner om en omvandling av Maltesholmsvägen till ett urbant stråk samtidigt som den kan skapa nya kvalitéer som förbättrade förutsättningar för gång och cykel.

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan en utveckling av Maltesholmsvägen till ett urbant stråk med ny bebyggelse och påverkan på kulturmiljö och naturmiljö kunnat identifieras. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget har potential att genom bearbetningar vara ett välanpassat tillskott i stadsdelarna stad- och landskapsbild och tillföra stadsqualitéer. I och med områdets goda tillgång till naturområden och parkmiljöer, de kompensationsåtgärder som kommer att vidtas för naturmark som försvinner, och med hänsyn till översiktsplanens intention om en omvandling av Maltesholmsvägen till ett urbant stråk anser stadsbyggnadskontoret planförslaget vara motiverat.

Möjlighet till att skapa en bättre boendemiljö avseende trafikbuller och en lokalomhändertagande av dagvatten enligt stadens åtgärdsnivå kommer utredas vidare i den fortsatta processen. Risker gällande urspårning, farligt godstransporter, elektromagnetisk strålning och drivmedelstationen inom delområde 3 samt risker för ras och skred kommer också studeras vidare inför granskningsskede. Ett minsta skyddsavstånd mellan ny bebyggelse och tunnelbanespåret behöver klargöras i dialog med trafikförvaltningen. Planförslaget kommer till granskningsskedet bearbetas för bättre anpassningar efter området kulturhistoriska värden och höga naturvärden. Maltesholmsvägens utformning ska studeras i dialog med berörda aktörer för att skapa god framkomlighet för bil- och busstrafiken.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Bearbetad bebyggelse i fråga om dess struktur, skala och gestaltning utifrån områdets kulturhistoriska värden och de befintliga bostadshusen i anslutning till planområdet.
- Möjlighet till en större anpassning av bebyggelse efter höga naturvärden, och det gröna områdets funktion som barrskogssamband.
- Möjlighet till nya mötesplatser och lekparkar på allmän platsmark.

- Trafikbuller, stömljud och vibration.
- Dagvatten och skyfall.
- Trafiklösningar inom planområdet.
- Risker gällande urspårning, farligt godstransporter, elektromagnetisk strålning och drivmedelstationen inom delområde 3
- Risker för ras och skred
- Markföroreningar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Louise Heimler
planchef

Yasaman Ghanavi
stadsplanerare