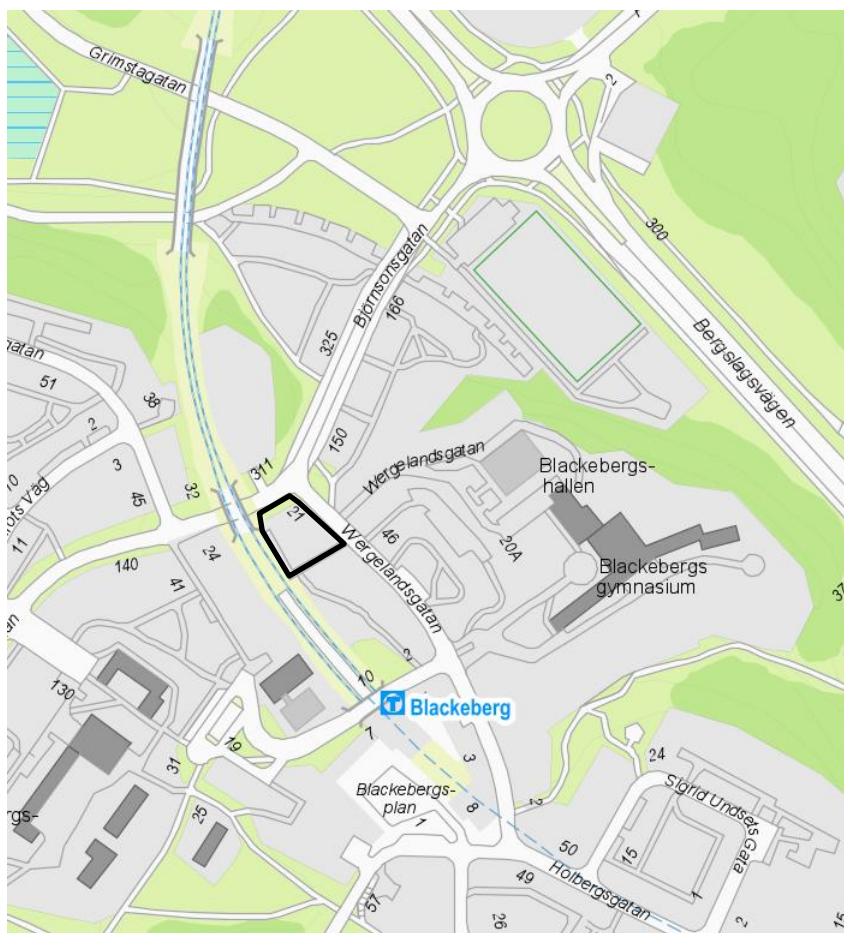


Laga kraft 2024-01-11

Planbeskrivning Förslag till detaljplan för fastigheten Lappmannen 4 med mera i stadsdelen Blackeberg, Dp 2020-16562



Planområdets läge markerat med heldragen linje.

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra cirka 55 nya bostäder i ett kollektivtrafikhärlä läge cirka 100 meter norr om Blackebergs centrum. Planområdet innehåller idag ett parkeringshus som föreslås ersättas med nya bostadshus.

Planen avser även att bidra till en mer attraktiv och trygg stadsmiljö genom ändrad användning, tydligare rumslighet samt aktiva bottenvåningar med fönsterpartier och entréer mot gatan. Ny bebyggelse ska samspela med områdets stadslandskap och följer intilliggande bebyggelsevolymers skala, terränganpassning och huvudsakliga gestaltningsdrag.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen eller miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Detaljplaneprocessen har följt följande tidplan:

- Start-pm	2021-05-26
- Samråd	2022-02-02 t.o.m. 2022-03-21
- Granskning	2023-05-24 till 2023-06-20
- Antagande	2023-12-14

Innehåll

No table of contents entries found.

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning samt samrådsredogörelse och granskningsutlåtande.

Utredningar inför samråd:

- Kulturmiljöutredning (Nyréns arkitektkontor, 2021-03-06)
- PM Mobilitet (Koucky & Partners AB, 2021-09-15)
- PM Dagvatten (Sweco, 2021-10-07)
- PM Magnetfält (Sweco, 2021-03-12)
- PM Vibration och stomljud (RFN, 2021-03-15)
- PM Buller (RFN, 2021-05-26)
- PM Risk (Brandskyddslaget, 2021-03-19)
- PM Geoteknik (Afry, 2021-03-04)
- Miljöteknisk markundersökning (Afry, 2021-12-09)
- Sol- och skuggsstudie (Liljewall arkitekter, 2021-11-29)

Kompletterande utredningar inför granskning/antagande:

- PM Mobilitet och parkering (Koucky & Partners, 2023-03-22)
- Sol- och skuggsstudie (Liljewall arkitekter, 2023-04-19)
- PM Dagvatten (Sweco, 2023-02-27)
- PM Buller (RFN, 2023-03-13)
- PM Vibration och stomljud (RFN, 2023-01-25)
- PM Risk (Brandskyddslaget, 2023-01-13)
- Reviderad risk-PM (Brandskyddslaget 2023-11-14)
- Miljöteknisk markundersökning (Afry, 2022-05-25)
- PM Geoteknik (Afry, 2021-11-04)
- Kompletterande Geo-PM (Afry, 2023-11-17)
- Kompletterande Geo-utredning (Afry, 2023-11-17)
- Antikvarisk konsekvensanalys (Nyréns, 2021-03-15)
- PM Magnetfält (Sweco, 2021-03-12)

Medverkande

Planförslaget är framtaget av Marzieh Chalant och Tua Sandberg på stadsbyggnadskontoret. Från exploateringskontoret har Josephine Croce och Irena Juric medverkat.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra cirka 55 nya bostäder i ett kollektivtrafikhärlä läge cirka 100 meter norr om Blackebergs centrum. Planområdet innehåller idag ett parkeringshus som ersätts med ett nytt bostadshus.

Planen avser att bidra till en attraktiv och trygg stadsmiljö genom ändrad användning, tydligare rumslighet samt en bottenvåning med fönster och entréer mot gatan. Ny bebyggelse ska anpassas till områdets stadslandskap och intilliggande bebyggelsevolymers skala, terränganpassning och huvudsakliga gestaltningsdrag.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet är beläget cirka 100 meter norr om Blackebergs tunnelbanestation vid korsningen Wergelandsgatan och Björnsonsgatan. Fastigheten är cirka 1800 kvadratmeter och består till största delen av ett parkeringshus i två våningar.



Planområdets läge och avgränsning.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Övergripande mål för stadsutvecklingen i Blackeberg är att stimulera det lokala stadslivet genom att stärka det lokala centrumet med befolkningsunderlag, utbud och kvalitéer som gör

det livskraftigt. Stadsdelen behöver också kompletteras med mindre mötesplatser, arbetsplatser och viss service.

Riksintressen

Aktuell plats berörs av hindersfritt område kopplat till riksintresset för Bromma flygplats (sekundär inflygningszon).

Detaljplan

För fastigheten gäller huvudsakligen detaljplan 6027 från 1965 som förskriver garagehus i två våningar. Ett ledningsområde (u) löper längs den södra fastighetsgränsen. Cirka åtta kvadratmeter berörs av pl 3730 som anger trafikändamål.

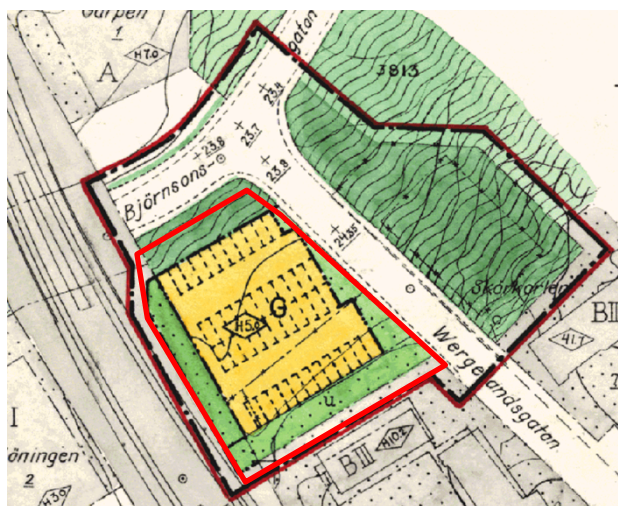


Bild redovisar befintlig detaljplan 6027. Planområdet är markerat i rött.

Markanvisning

Fastigheten Lappmannen 4 har markanvisats enligt beslut i exploateringsnämnden 2020-12-17 till Willhem Stockholm AB för att kunna utveckla hyreslägenheter i detta kollektivtrafikhärläge. Det aktuella förslaget förutsätter ett tillägg till denna markanvisning då del av fastigheten Grimsta 1:5 föreslås tas i anspråk som kvartersmark.

Stadsbyggnadsnämndens ställningstagande efter samråd
Efter samråd har planförslaget bearbetats vidare för att tydligare samspela med omgivande bebyggelse och terräng. Våningstalet har sänkts och gavlarna har blivit slankare. Även frågor kring störningar och risk har behandlats. Stadsbyggnadsnämnden har den 23 mars 2023 godkänt redovisningen av plansamrådet och gav kontoret i uppdrag att upprätta reviderat planförslag och ställa ut förslaget för granskning.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Wergelandsgatan har idag en höjdskillnad på nästan tre meter från Lappmannen 3 till korsningen mot Björnsonsgatan. Ett antal mindre vegetationsytor finns inom planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Blackebergshallen ligger mitt emot planområdet på andra sidan Wergelandsgatan. Blackebergs östra bollplan ligger cirka 200 m öster om planområdet. Planområdet ligger på gångavstånd till Grimsta naturreservat och Blackebergsstråket, som ligger centralt i Blackeberg och är stadsdelens huvudsakliga rekreationsområde.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Kvartersmarken inom planområdet består huvudsakligen av glacial lera ovanpå urberg. Jorddjupet inom området är cirka 1-5 meter. Resistiviteten i området är medel vilket indikerar att berggrunden är något sprickrik.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Lågpunktskarteringen som har gjorts i samband med dagvattenutredningen visar att det inte finns några lågpunkter som anses kunna påverka planområdet vid ett 100-årsregn.

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår i sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde, för vilket särskilda skyddsföreskrifter gäller. I föreskrifterna regleras bland annat hantering av spillvatten, dagvatten och mark- och anläggningsarbeten.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i Råcksta träsk tekniska avrinningsområde. Råcksta träsk är inte längre en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, men vattnet får ändå inte påverkas negativt. Planområdet berörs av lokalt åtgärdsprogram för Råcksta träsk, som fastställdes i kommunfullmäktige 2021-03-22. Information om de lokala åtgärdsprogrammen samt förslag till åtgärder finns på Stockholms miljöbarometer.

Från Räcksta träsk leds vattnet vidare till recipienten Mälaren-Fiskarfjärden (SE657865-161900) både ytligt och via ledningsnät där huvudavrinningsområde är Norrström (SE61000).

Enligt den senaste statusklassningen har Mälaren-Fiskarfjärden en måttlig ekologisk status på grund av parametrarna koppar och Icke-dioxinlika PCB:er. Mälaren-Fiskarfjärdens kemiska status uppnår ej god nivå då gränsvärdena överskrids för parametrarna antracen, bly, kadmium, PFOS, TBT samt de överallt överskridande ämnena kvicksilver och bromerad difenyleter.

Miljö kvalitetsnormerna för Mälaren-Fiskarfjärden är god ekologisk status samt god kemisk ytvattenstatus med ett tidsundantag till 2027 för parametrarna tributyltenn föroreningar och antracen. För de överallt överskridande ämnena kvicksilver och bromerad difenyleter gäller ett mindre strängt krav.

Dagvatten

Garagets takytor avvattnas via stuprör som är kopplade till dagvattenledningsnätet. Ledningsnätet leder vattnet norrut på Björnsonsgatan till Mälaren-Fiskarfjärden genom Räcksta träsk.

Stadsbild och befintlig bebyggelse

Blackeberg är en tunnelbaneförort, byggd huvudsakligen på 1950-talet med naturen som utgångspunkt för bebyggelsen.

Stadsdelen består främst av lamellhus på tre till fyra våningar som bildar halvslutna kvarter med öppningar, delvis genom portiker, med parkstråk och gatudragningar som följer topografin. Radhus och stjärnhus finns i stadsdelens ytterkant. Flera punkthus på 9- 10 våningar finns strategiskt placerade i stadsdelen och markerar entréområden och fondmotiv.

Bebyggelsen i Blackeberg karaktäriseras av fasader med grov spritputs i varma jordkulörer som gulockra, rött och brunt. Det finns även byggnader i både gult och rött tegel. Områdets 1950-tals bebyggelse präglas av enkla volymer med variation i detaljer och hantverksmässig omsorg.



Vy från 1950-tals lamellhus längs Wergelandsgatan. Byggnadsvolymerna följer terrängen, är enkla i sin form men har hög kvalitet i detaljutformningen såsom markerade entrépartier, oftast i trä, enkla fönsteromfattningar och grovputsade fasader.

Planområdet upplevs idag som en baksida till spårbron på grund av ett otydligt gaturum. Björnsonsgatan, som utgör en samlande, central gata från Bergslagsvägen, förbi Blackebergs olika bostadskvarter till Blackebergsvägen vid Södra Ängby bollplan och skolan. Fyra nyare lamellhus i fyra till fem våningar med förgårdsmark och alléträd markerar Blackebergs entré mellan Räckstarondellen och Wergelandsgatan.



Garagehusets otydliga gaturum och stängda fasad mot Björnsonsgatan.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Större delen av Blackebergs bebyggelse har klassats som särskilt kulturhistoriskt värdefull (grön) av Stadsmuseet. Fastigheten Lappmannen 4 har gulklassats av Stadsmuseet, vilket innebär att den är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Service

Från planområdet är det cirka 250 meter till Blackebergsskolan och 150 meter till Blackebergs gymnasium. Blackebergsskolan är en F-6 skola med cirka 500 elever. Blackebergs gymnasium har cirka 1000 elever på gymnasial nivå. I Blackebergs centrum finns diverse kommersiell service såsom dagligvaruhandel, några restauranger, apotek, frisör, spelbutik, blomsterbutik med mera.

Gator och trafik**Gatunät och bilparkering**

Angöring till fastigheten sker idag via Wergelandsgatan. Närmaste högtrafikerade led är Bergslagsvägen. Huvudcykelstråk går längs med Björnsonsgatan. Bilparkeringen inom stadsdelen är delvis inrymd på gårdarna och delvis på de allmänna gatorna.

Befintligt parkeringshus

Det befintliga parkeringshuset inrymmer 92 parkeringsplatser. Idag hyrs 30 platser av boende i övriga stadsdelar. 28 kontraktägare är Willhems hyresgäster i Blackeberg, varav 9 används av boende i grannfastigheten Lappmannen 3.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 100 meter söder om Blackebergs tunnelbanestation.

Störningar och risker**Buller, vibrationer**

Planförslagets närhet till tunnelbanan innebär att riktvärden för buller, vibrationer och stomljud kan överstigas.

Förorenad mark

Den befintliga byggnaden uppfördes i en period där PCB var vanligt förekommande i byggnader. Grundvattnet bedöms som relativt opåverkat av verksamheten i området.

Ras och skred

Slänten mot tunnelbanan utgör ett generellt riskområde för skred enligt SGU:s kartering, baserat på områdets topografi och SGU:s jordartskarta. Utförda markundersökningar visar att topografin på fastigheten utgörs av mäktiga fyllnadsmassor. Inga kända stabilitetsproblem råder med förekommande jordarter i planerade marknivåer och lastförhållanden.

Planförslag



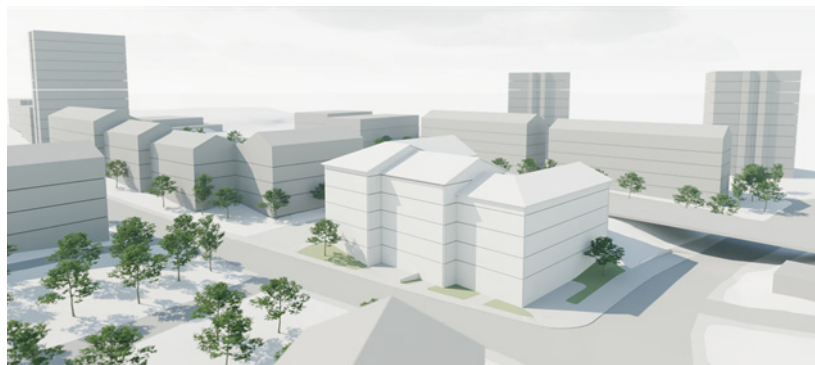
*Situationsplan över föreslagna lamellhus i vinkel på Lappmannen 4.
(Liljewall Arkitekter)*

Bebyggelse

Detaljplanen möjliggör ett u-format bostadskvarter, vars bebyggelse ska utgå från och samspela med Blackebergs karaktär, med särskilt fokus på de närmaste lamellhusen längs med Wergelandsgatan.

Struktur och bebyggelseskala

Det u-formade kvarteret är slutet mot bullerkällorna vid Björnsonsgatan och Wergelandsgatan och öppnar sig mot spåret i väster. Den nya bostadsbyggnaden ska placeras i egenskapsgräns mot gata för att skapa tydliga stadsrum mot bägge gatorna med en grön förgårdsmark, likt övrig bebyggelse i närområdet.



*Den nya bebyggelsen är indelad i saxade, nedtrappande volymer för att samspela med närliggande bebyggelsetypologier och -skalor.
(Liljewall Arkitekter)*

Längs Wergelandsgatan har bebyggelsen ett enhetligt och tidstypiskt uttryck, där husens följsamhet efter terrängen är utmärkande. Topografin återspeglas genom en gradvis nedtrappning i taklandskapet och förskjutningar i fasadliv. Syftet är att dela in den långa husfasaden i tre tydliga delar och anpassa de enskilda byggnadsvolymernas höjder, så att de både följer topografin och samspelar mot omgivande bebyggelseskalar. De saxade byggnadskropparna skapar en rytm och variation i gaturummet, som samspelar med Lappmannen 3:s huskroppar.

Arkitektonisk idé

Förslaget ska samspela med närliggande bebyggelse och Blackebergs gröna karaktär med förgårdsmark, men utformas utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar. Den nya bebyggelsens utformning utgår från de närliggande husens volymhantering, proportioner, färgsättning och takformer, men detaljerna ges en samtida utformning. Entréer och gemensamma komplementutrymmen placeras mot de angränsande gatorna för att aktivera gatan och garaget placeras under bostadsgården.



*Den nya bebyggelsen följer terrängen med fasadförskjutningar och trappande byggnadsvolymer mot Wergelandsgatan.
(Liljewall Arkitekter)*



Taklandskapet mot Björnsonsgatan följer en gemensam takfotslinje, likartad taklutning och kulörsättning (Liljewall arkitekter).

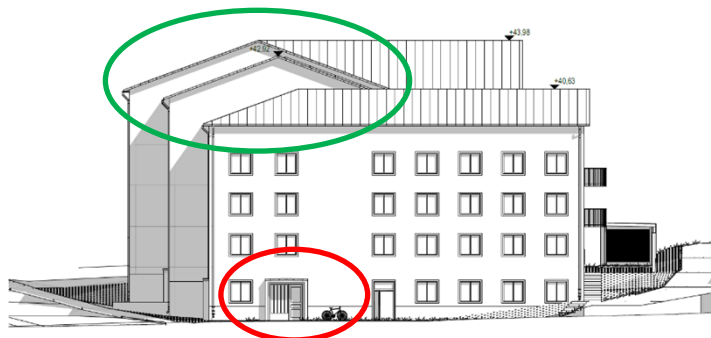
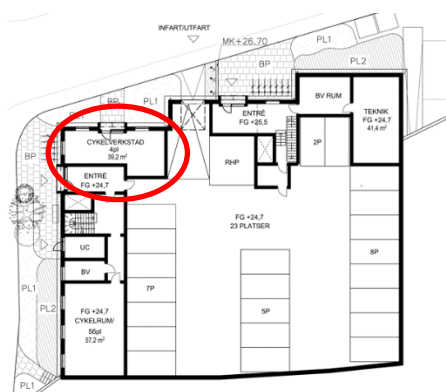
Gestaltning

Fasadgestaltningen utgår från omkringliggande flerbostadshus och regleras med planbestämmelser om putsade fasader med struktur i jordkulör utan synliga elementskarvar, med sockel i gråputsad betong, vita fönster- och entréomfattningar samt bostadsentréer i trä. Minst ett entréparti med trapphuskoppling ska finnas mot respektive gata för att möjliggöra ett aktivt möte med gatan.

Takutformningen utgår från de karaktärsfulla sadeltaken i området och regleras mednockhöjd, generell takvinkel, rött tegel eller svart plåt. De nedtrappande, saxade volymerna ska följa samma takvinkel mot Björnsonsgatan, enligt principskiss nedan. Tekniska utrymmen ska rymmas inom angiven byggnadsvolym.



Vy mot Wergelandsvägen. Byggnaderna föreslås få grovputsade beige fasader med vita fönster- och dörrömmfatningar och entréer i trä. (Skisser ovan och nedan, Liljewall arkitekter)



Planprincip över bottenplanet (till vänster) och elevationsprincip mot Björnsonsgatan (till höger) visar entréer samt en möjlig lokal (röd ring) samt den upprepade takvinkeln (grön ring) vid korsningen Björnsonsgatan/Wergelandsgatan.



Vy över föreslagen bebyggelse (i bildens mitt) bakom spårbron vid Björnssonsgatan.



Vy över föreslagen bebyggelse (i bildens mitt) från Björnssonsgatan västerut.



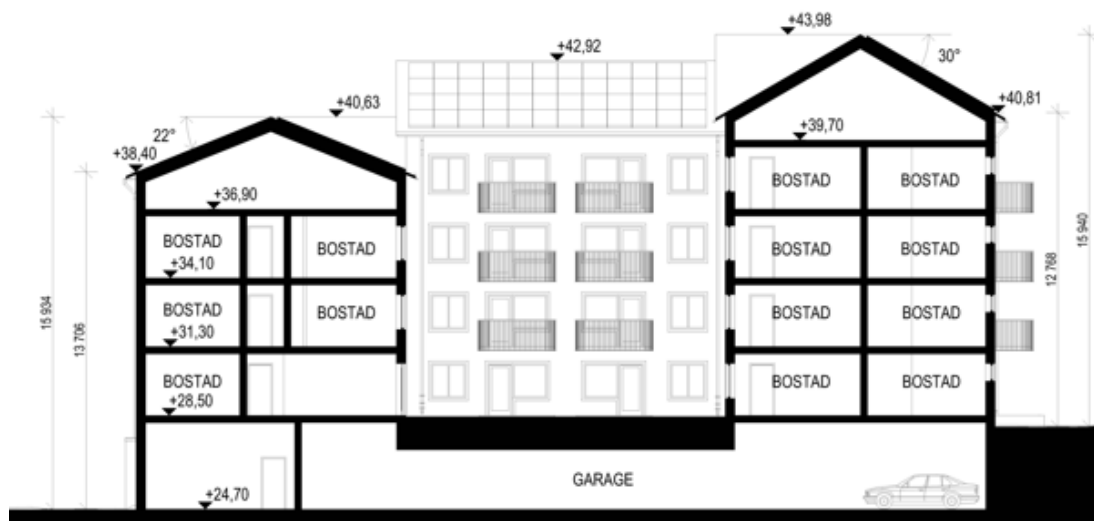
Vy över föreslagen bebyggelse (i bildens mitt) sedd från Wergelandsgatan mot Björnssonsgatan. De befintliga, trappande byggnaderna syns till vänster i bild. (Liljewall arkitekter).

För att bidra till gatulivet och öka tryggheten möjliggörs en lokal för bostadskomplement i direkt anslutning till fasaden mot Björnsonsgatan med bostäder i de övre våningarna (B1). Bottenvåningen ska här ha en höjd på minst 3,4 meter och förslås få funktioner som cykelverkstad och barnvagnsrum. Syftet är att skapa en aktiv sockelvåning som upplevs trygg och välkommen.

Bottenvåningen mot gata ska bestå av minst 15 % uppglasade fönster- och dörrpartier. Skärmtak får kraga ut max en meter med en fri höjd på minst 3,0 meter. Även balkonger ska ha en fri höjd på minst 3,0 meter, får kraga ut max 1,4 meter och vara högst 3 meter breda, med räcken av metall eller smide. Högst en balkong per lägenhet får utföras. Balkonger medges ej mot gata. Syftet är att skapa ett lättare fasaduttryck i den kompakta kompositionen.

Utformning av innergård

I det u-formade kvarteret skapas en innergård i ett soligt läge på ett planterbart bjälklag. Det underliggande garaget ligger delvis under byggnadsvolymen och delvis under ett planterbart bjälklag under gården. Längs med den västra fastighetsgränsen ska gården skyddas från tågbuller för att möjliggöra en bullerskyddad uteplats på 15-25 kvm med en höjd på 2,5-3,0 meter med tätslutande tak. Bullerskyddet ska gestaltas i samspel med omgivande bebyggelse.



Sektion genom innergården och garaget, sedd från spåret. (Liljewall arkitekter).

Gator och trafik

Bil- och cykelparkering

Antalet parkeringsplatser har beräknats enligt Stockholm stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal. Mobilitets-PM har uppdaterats inför granskningsskedet med ett parkeringstal på 0,35 p-platser per lägenhet vilket innebär 19 bilplatser i garage. Ytterligare parkeringsplatser kan anordnas på gårdsinfarten i söder. Eftersom bostäderna studeras för ett LSS-boende kan slutligt p-tal, som fastställs först i samband med bygglov, bli något lägre.

Parkeringsbehovet för cykel bedöms bli 3 cykelplatser per 100 kvm ljus BTA, vilket innebär 93 cykelplatser. Garageinfarten placeras i samma läge som infarten till befintliga parkeringshuset. Cykelparkeringsplatser anordnas i cykelrum på bottenvåning samt i suterräng. Slutligt cykelp-tal fastställs i bygglovsskedet.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelbanan utmed Björnsonsgatan förlängs och breddas till 3,5 meter intill planområdet. Förbindelsetrappan mot spåret föreslås få en mer tydlig dragning.

Tillgänglighet

Den största lutningen inom planområdet ligger på 5 procent längs med södra husgaveln. Tillgänglig angöringsplats finns inom 10 meters avstånd från huvudentré på innergården. Parkering för rörelsehindrade ordnas i garage.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten, el, tele och energiförsörjning

Planområdet kommer att anslutas till befintliga nät för el och tele samt till stadens vatten och avloppsnät i gatunätet. Den tillkommande bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärme.

Dagvatten

Planförslaget innebär att stora takytor och innergårdsytor tillskapas, vilket innebär ett behov av flödesreglering och rening. Enligt dagvattenutredningen behöver fördröjningsmagasinen dimensioneras med 28 kubikmeter för att kunna ta hand om 20 millimeter våtvolum inom planområdet. En planbestämmelse (n1) försäkrar att minst 50 procent av förgårdsmarken blir genomsläpplig för dagvattenhantering. Utöver detta medges även övriga dagvattenanläggningar på bostadsgården.

Avfallshantering

Inom kvarteret föreslås ett gemensamt soprum för miljösortering av förpackningar av papper, glas, plast och metall. Byggnadens grovsoprum föreslås i kvarterets södra del. Sopkassuner för hushållssopor föreslås i byggnadens sydöstra hörn mot Wergelandsgatan.

Räddningstjänst

Räddningsfordon kan angöra via Wergelandsgatan och Björnsonsgatan. Uppställningsplats för brandbil avses på kvartersgatan mellan fastigheterna Lappmannen 3 och Lappmannen 4. Utrymning av samtliga lägenheter från gård är möjlig med stegutrymning, då steghöjden understiger 11 m från reglerade nya marknivån på gården.

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

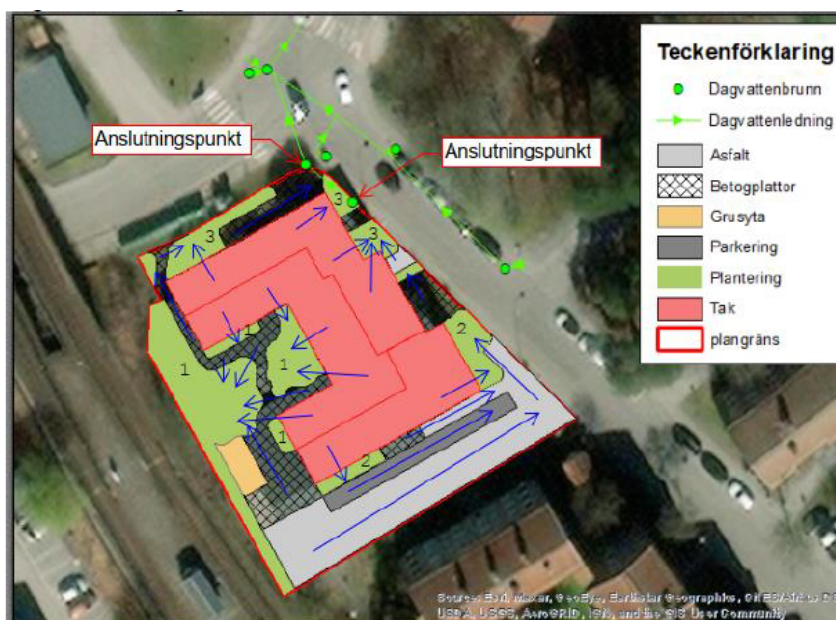
Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren-Fiskarfjärden. Byggaktören får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Enligt framtagen dagvattenutredning minskar föroreningshalter och mängder med planerade reningsanläggningar för samtliga undersökta ämnen jämfört med halter och mängder för befintlig markanvändning. Planförslaget och dess dagvattenåtgärder bedöms därmed inte försvåra recipientens uppfyllnad av miljökvalitetsnormer jämfört med befintlig situation.

Dagvatten och översvämning

Dagvatten från planområdet fördröjs och tas om hand inom kvartersmarken. Vattnet från hårdgjorda ytor leds till växtbäddar på innergården och förgårdsmarken som fördröjer och renar dagvattnet utifrån åtgärdsnivån om 20 millimeter.

Planerad markhöjdsättning möjliggör en avledning av skyfall mot gatorna. Det bedöms inte finnas risk för översvämning då det inte finns lågpunkter inom planområdet eller rinnvägar som skärs av. Fördröjning och rening av dagvattnet föreslås ske enligt principer nedan.



Situationsplan med förslag på dagvattenhantering (Sweco).

Stadsbild

Den nya bebyggelsen på Lappmannen 4 kommer att påverka upplevelsen av området med nya volymer och gestaltning. De nya bebyggelsevolymerna bedöms ansluta väl till den omgivande bebyggelsekaraktären i Blackeberg. Kvartersstruktur, skala och takform inordnar sig i det befintliga stadslandskapet. Fasadhanteringen och gestaltningen ska samspela med omgivande bebyggelse. Nya hus föreslås utformas med ett likartat förhållande till gata och grönsstruktur som befintlig bebyggelse.

De föreslagna volymerna tar avstamp från närliggande byggnaders placering, skala, volymhantering och materialitet. Fasadhanteringen och gestaltningen planeras samspela med omgivande bebyggelse. Blackebergs stadsbyggnadsstruktur återspeglas i förslaget om än något mer kompakt och slutet. Förslaget bidrar till en mer sammanhållen bebyggelsestruktur och

tydligare gaturum jämfört med garagehusets avstängda volym.
Passager och utblickar mot och inom området har tagits tillvara.

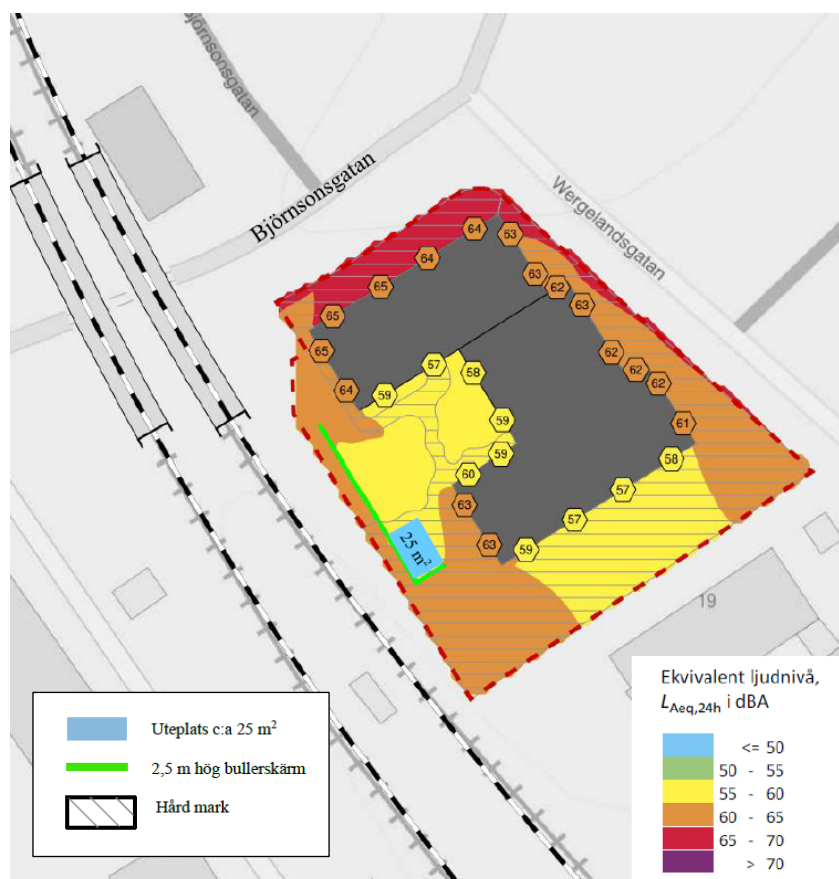
Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planförslaget innebär rivning av en garagebyggnad i två delar från 1960-talet. Garagehuset är inte en ursprunglig del av Blackebergs tidiga bebyggelse och utgör inte en bärande del av områdets karaktär. Ny bebyggelse bedöms vara varsam mot helhetskompositionen av plan-, bebyggelse- och grönstruktur inom stadsdelen.

Störningar och risker

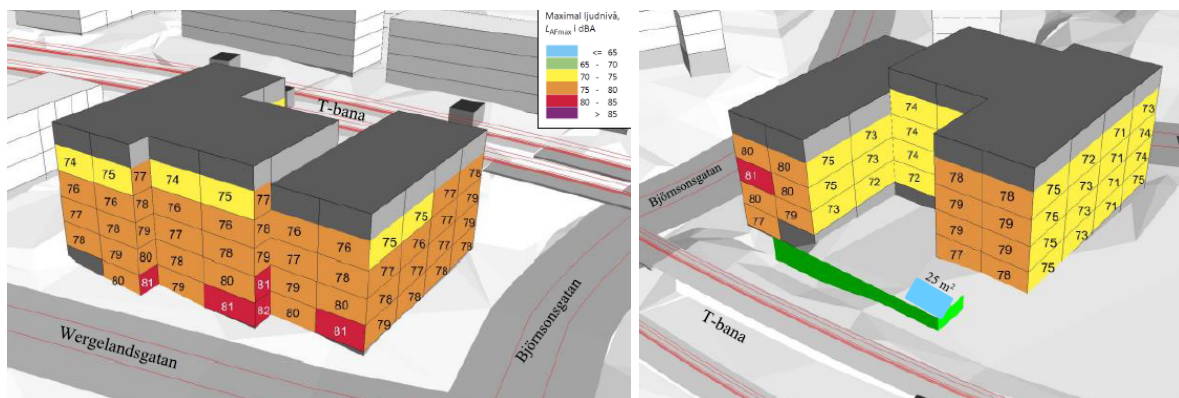
Buller, stomljud och vibrationer

Enligt bullerutredningen uppnås bullerkravet om maximalt 65 dBA ekvivalent ljudnivå på alla fasader inom kvarteret. Förutsatt att bulleravskärmande konstruktion anläggs mot spåret beräknas ekvivalenta bullernivån på gården bli mellan 50-65 dBA och den maximala nivån under 70 dBA. En planbestämmelse säkerställer att en uteplats om 15-25 kvm med bullerskyddande tak om 2,5-3 meter ska anordnas så att tillgång till tyst uteplats möjliggörs.

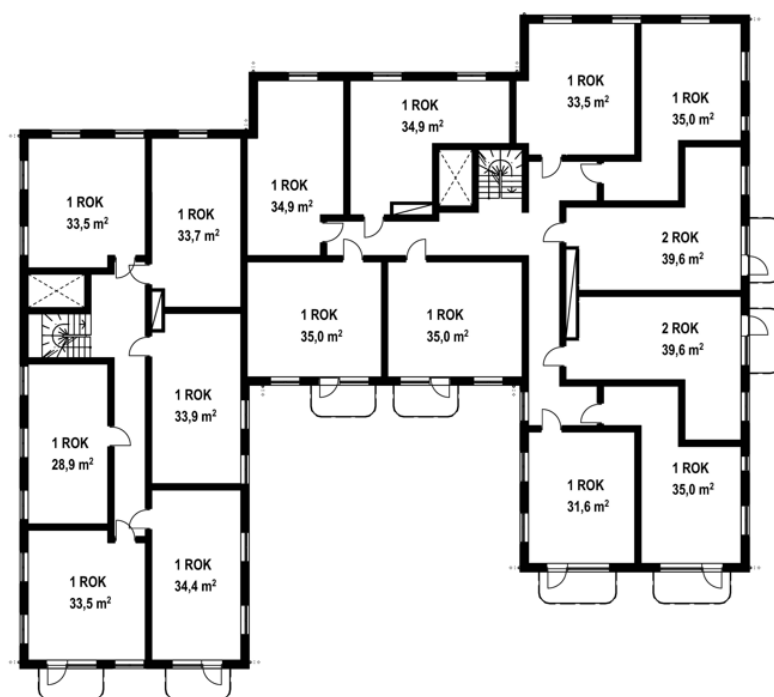


För de lägenheter som föreslås bli mindre än 35 m² klaras bullerförordningens riktvärden. Där 2:or ligger som är > 35 m² beräknas ljudnivån på fasad bli mindre än $L_{pAeq} = 60$ dBA vilket innebär att riktvärden enligt bullerförordningen innehålls.

På gaveln mot spårområdet samt nedre delarna av fasaden mot Wergelandsgatan uppgår den maximala ljudnivån som mest till 81 dBA vilket är dimensionerande för fasadernas ljudisolering. Rekommenderad ljudnivå uppnås med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon. En planbestämmelse säkerställer att riktvärden för trafikbuller klaras.



Beräknade maximal ljudnivå (dBA). (RFN)



Föreslagen typplan visar att riktvärden enligt bullerförordningen klaras. (Liljewall arkitekter).

Stomljud och vibration riskerar att förekomma invid spår, varför byggnaden ska utformas för att minimera risken för störning. En planbestämmelse om maximalt stomljud på 32 dBA (FAST) i boningsrum vid tågpassage säkerställer att lägenheterna får en god ljudmiljö även med hänsyn till stomljud. Planbestämmelse säkerställer även att de föreslagna byggnaderna grundläggs så att vibrationsnivåer under 0,4 mm/s komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum uppnås. Förutsatt att grundläggning och byggnadsstomme utformas korrekt bedöms inga kännbara vibrationer att förekomma i framtida bostäder.

Utöver trafikbuller, stomljud och vibration finns normalt andra ljudstörningar p.g.a. närheten till tågplattformen. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår även nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid. Buller från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Det går inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik.

Elektromagnetisk strålning

För växlande magnetfält (kraftfrekventa/AC) tolkar myndigheter och Stockholms stad försiktighetsprincipen. Årsmedelvärdet för magnetfältet rekommenderas vara mindre än 0,4 µT för nya bostäder. För statiskt magnetfält (DC) finns inga misstankar om hälsoeffekter av den styrka som alstras av spårväg/tunnelbana, varför det inte finns några motsvarande försiktighetskrav för DC magnetfält.

Säkerhet vid spårområde

En riskutredning har gjorts med anledning av planområdets närhet till tunnelbanan, vilket kan medföra risk för urspårning, olycka/brand och suicid. Aktuell byggnad står inte i tågets färdriktning, utan bredvid spåret, vilket bedöms fördelaktigt för urspårningsrisken. Urspårningsskydd finns på delar av sträckan vid spårbron nära Lappmannen 4, vilket ytterligare minskar urspårningsrisken. Aktuellt planförslag bedöms inte i sig medföra en ökad risk för suicid på den aktuella platsen, även om risken för olovligt spårbeträdande kan öka i samband med exploateringen. Idag finns ett personstängsel längs banan vilket förhindrar mindre barn och djur att ta sig in på spårområdet.

Med hänsyn till den låga sannolikheten för olycka samt den bedömt begränsade påverkan bedöms den sammanvägda risknivån med hänsyn till risken för tågbrand vara låg. Minsta avstånd mellan spår och byggnad är 13,5 meter. Risken för att en tågbrand ska påverka planerad byggnad är liten då avståndet överstiger 10 meter. Ytterligare skyddsåtgärder för brand/olycka bedöms därför inte rimligt utgående från platsens förutsättningar.

Blackebergs station ligger i direkt anslutning till planområdet med stationsbyggnaden cirka 100 m från planområdet och perrongen ca 10-15 meter från planområdet. Eftersom samtliga tåg i trafik stannar vid stationen är hastigheten förbi det aktuella området lägre än maxhastigheten, som är 70 km/h.

Sannolikheten för kollision mellan två tåg är mycket låg till följd av det ATP-system (Automatic Train Protection) som finns utmed Gröna linjen. Systemet innebär att tågen inte kommer för nära varandra, att de inte kör in i en växel som är felställd och att röd signal inte kan ignoreras. Även de dubbla spåren minskar kollisionsrisken.



Ortofoto som visar placering av urspårningsrärl (röd linje), avstånd från spår till ny bebyggelse samt höjdförhållandena. (Liljewall arkitekter, 2023-11-13)

Tunnelbanespåren ligger ca 1,5-1,8 meter över marknivån inom planområdet (se figur ovan), vilket är en begränsad höjdskillnad som inte bedöms påverka ett urspårat tågs urspårningsavstånd i någon större utsträckning. Utmed den sträcka där byggnad planeras närmast spåret finns enligt tidigare urspårningsrärl.

Vid maximal hastighet 70 km/h beräknas en urspärning leda till konsekvenser inom maximalt 10,3 meter från spåret. Sannolikheten för att vagnen hamnar så långt från spåret är dock mycket låg, 1 olycka på 280 miljoner år. Skadeavståndet minskar kraftigt med en minskad hastighet. Det kortaste avstånd mellan byggnad inom planområdet och närmaste spår är 13,5 meter.

På den del av sträckan där byggnaden angränsar till tunnelbanan på ett avstånd av 13,5 meter finns också urspärningsräler som kan fånga upp tåget vid en eventuell urspärning. Där urspärningsräler saknas är avståndet 16-17 meter eller mer från mellan byggnad och spår. Person- eller byggnadsskadorna bedöms därmed bli begränsade.



Sektion genom den del av byggnaden som ligger närmast tunnelbanan. Höjdförhållandet mellan spårområdet och marknivå vid den södra delen av byggnadsdel närmast spårområdet är 1,5 meter vilket framgår av figuren. (Liljewall arkitekter, 2023-11-13).

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda bedömning för riskbilden är att aktuella avstånd mellan byggrätt och tunnelbanespåret bedöms vara tillräckliga, utgående från de konservativa antagandena i riskberäkningarna. Att vidta ökade skyddsåtgärder utmed spåret vid planområdet bedöms inte nödvändigt utgående från platsens förutsättningar och gällande praxis.

Ras och skred

Efter utförd geoteknisk undersökning och –utredning bedöms de geotekniska förhållandena på platsen goda och det bedöms ej finnas aktuella problem med totalstabilitet. Planerade marknivåer innebär i huvudsak en avlastning av marken närmast SL, då

bostadsgården planeras cirka 1-2 meter lägre än SL:s spårområde (+ 30,4 m), vilket är på en högre nivå än idag.

För att bibehålla släntlutning 1:2 för SL:s bank behövs en 1,5 m hög stödmur anläggas i den sydvästra delen av området, varvid befintlig stödmur, som delvis är i dåligt skick, kan behöva förnyas.

Ett alternativ är att delvis utföra rivningen med zonschakter på samma sätt som befintlig byggnad grundlades. En spontförstärkning kan utföras med bakåtförankrad borrarad spont eller borrarad spont med stämp/stödben för att undvika dragbelastning under SL:s anläggning. Sponten kommer lämnas kvar i marken efter att arbeten slutförs. Det rekommenderas att sponten nyttjas för schaktfri grundläggning av planerat bullerplank och stödmur, varmed sponten skulle få en permanent funktion.

Slutligt konstruktioners utförande fastställs vid bygglovsskedet. Förstärkningsåtgärderna behöver utformas och dimensioneras i samråd med SL, så att kraven på totalstabilitet, arbetsutförande och utformning uppfylls. Stadsbyggnadskontoret anser att planförslagets konsekvens för ras och skred är tillräckligt utrett inför antagande samt att ytterligare skyddsbestämmelse ej krävs.

Markföroreningar

Utförd markundersökning påvisar förhöjda halter i ytliga jordlager i förhållande till riktvärdet för MKM avseende PCB i de tre handgrävda groparna. Vidare har halter över riktvärdet för KM avseende PCB uppmätts i underliggande jordlager i två provpunkter. Dessa förhöjda halter bedöms härstamma från de vertikala och horisontella fogar som finns längs fastighetens fasad. Eftersom rivningsmaterialet kommer att innehålla PCB ska ärendet anmälas till Miljö- och hälsoskyddsnämnden senast tre veckor innan saneringsstart.

Sanering av PCB-förorenad jord bör utföras efter rivning av befintliga byggnader. PCB är inte speciellt spridningsbenäget utan återfinns i nära anslutning till källan. Detta medför att det inte föreligger någon märkbar risk för spridning av föroreningen samt uppblandning av förorenad och icke påverkad jord. Efter rivningen behöver kompletterande provtagning ske i anslutning till garagen samt under platta där förhöjda halter PCB påträffats för att avgränsa inför sanering. Redovisning av förslag på metod, åtgärds mål och eventuella skyddsåtgärder lämnas till Miljöförvaltningen i samband med anmälan.

Asfalt tillverkad före 1975 innehåller stenkoltjära, så kallad tjärasfalt. Stenkoltjära i sin tur innehåller PAH (polyaromatiska kolväten) som är miljö- och hälsoskadliga. I en provpunkt har halter uppmätta över riktvärdet för KM har konstaterats. Påträffad förorening för PAH och PCB enligt 10 kap 11 § miljöbalken ska underrättas till tillsynsmyndigheten miljöförvaltningen i Stockholms kommun.

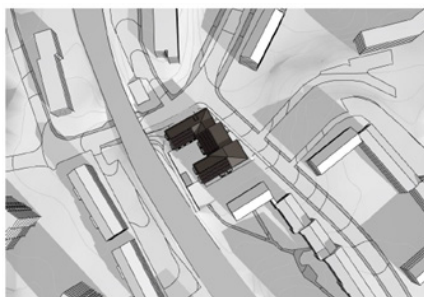
Halter över riktvärdet för MMR har uppmäts avseende bly och krom. Massor som påträffats och som överskrider riktvärdet för MMR får inte återanvändas för anläggningsändamål utanför aktuellt område. Om massorna ska återanvändas på annan plats ska detta anmälas till tillsynsmyndighet, alternativt lämnas massorna till godkänd mottagningsanläggning.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att riktvärden för bostad kan klaras med hänvisning till utförd markmiljöteknisk undersökning (AFRY, 2022-05-25) samt samråd med miljöförvaltningen. Markens lämplighet säkras genom villkor för bygglov i planbestämmelse om att mark- och grundvattenföroreningar ska vara avhjälpna eller skyddsåtgärder vidtas så att marken är lämplig för bostäder innan startbesked medges.

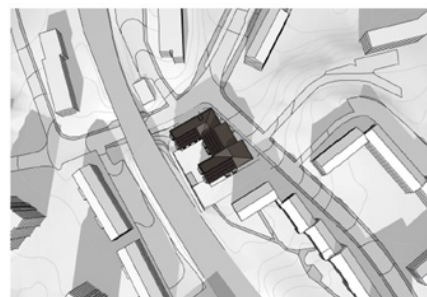
Vid rivning av befintlig bebyggelse ska kompletterande provtagningar utföras i anslutning till garagen samt under platta efter rivning, varefter erforderlig sanering/skyddsåtgärder ska ske och avfallet samlas in och tas omhand på ett hälso- och miljömässigt godtagbart sätt.

Ljuförhållanden

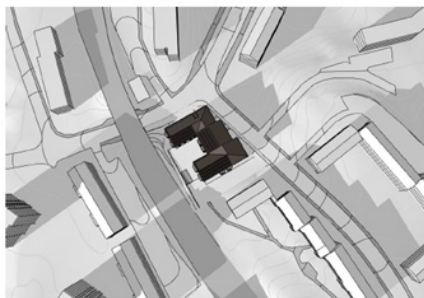
En sol- och skuggstudie har tagits fram som redovisar skuggan av föreslagen bebyggelse vid fyra tidpunkter på dagen vid vårdagjämning och sommarsolstånd. Skuggpåverkan för omgivande bebyggelse bedöms bli begränsad. Inom fastigheten Skärkarlen 9 skapas skugga på nordvästliga fasaden under månaderna september-mars ungefär en timme runt klockan 16.



21 MARS / SETP. kl.9:00



21 MARS / SETP. kl.12:00

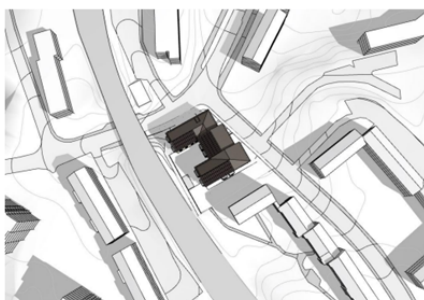


21 MARS / SETP. kl.15:00

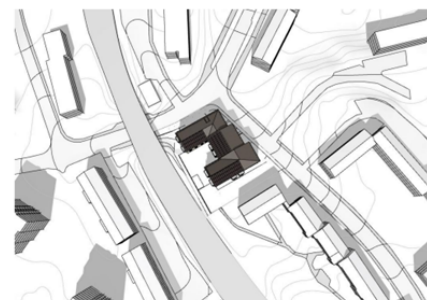


21 MARS / SETP. kl.18:00

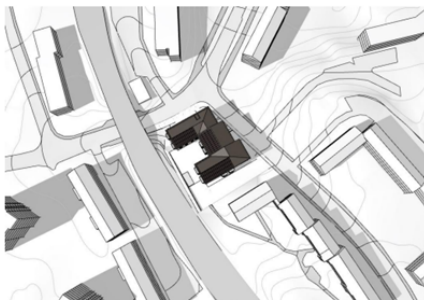
Ovan solstudie 21 mars klockan 9, 12, 15, 18 (Liljewall arkitekter).



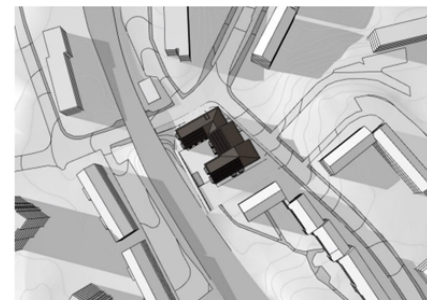
21 JUNI. kl.9:00



21 JUNI. kl.12:00



21 JUNI. kl.15:00



21 JUNI. kl.18:00

Ovan solstudie 21 juni- klockan 9, 12, 15, 18 (Liljewall arkitekter).

Barnkonsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömer att tryggheten för barn och unga som rör sig mellan skolan och centrum kommer att öka eftersom förslaget gestaltning möjliggör uppglasade fasader och fler entréer mot gatan samt att området blir befolkat även kvällstid.

Antalet bilrörelser minskas då garagehuset föreslås ersättas med en mindre parkering för boende i fastigheterna Lappmannen 3 och Lappmannen 4. Tillfart till garaget föreslås ske mot Wergelandsgatan på samma läge som en av de befintliga tillfarterna. Därmed förbättras trafiksäkerheten jämfört med dagens situation där bilar korsar trottoaren på tre olika punkter.

Området bakom spåret och under bron kommer bli mer frekventerat av gående. Den föreslagna exploateringen innebär att fler människor bor och är i rörelse i området vilket bidrar till större trygghet vid områdets huvudgata Björnsonsgatan.

Tidplan

Antagande i stadsbyggnadsnämnden 2023-12-14.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret medverkar genom sitt markägaransvar och bekostar åtgärder på allmän platsmark (gatumark), åtgärder för kompensation för ianspråktagen grönyta, samt för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser.

Fastighetsbildning utförs av Lantmäterimyndigheten efter ansökan av exploateringskontoret. Fastighetsbildning är en förutsättning för att bygglov ska kunna ges. Kostnaderna för fastighetsbildningen regleras genom avtal mellan byggaktören och exploateringskontoret.

Byggaktören finansierar och ansvarar för uppförande av ny bebyggelse, anläggningar och iordningsställande av utemiljö på kvartersmark. Ombyggnader som påverkar anslutningar till kommunala vatten- eller andra ledningsnät utförs av byggaktören i samråd med ledningsbolag, på byggaktörens bekostnad.

Planområdet ligger i nära anslutning till tunnelbanespåret och kräver därmed samordning och samarbete med Trafikförvaltningen under genomförandeskedet. Inför samrådet och granskningen har ett inledande möte samt ett samordningsmöte skett för att klargöra förutsättningarna.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Planavtal har tecknats mellan Willhem AB och stadsbyggnadskontoret avseende kostnader för detaljplanens framtagande.

Överenskommelse om exploatering ska vara klart innan detaljplanen kan antas. Genom en bilaga till exploateringsavtalet kommer 10 extra parkeringsplatser avtalas vilka är avsedda främst för fastigheten Lappmannen 3.

Parkeringar i det parkeringshus som avses rivas är inte knutna till någon fastighet genom bygglov eller servitut. Platserna hyrs ut av tomträttshavaren Willhem både till egna hyresgäster och externa. Tomträttshavaren ser över parkeringsbehov i nära anslutning till sina befintliga bostadsbestånd.

Exploateringsavtalet avser att hantera parkeringsbehovet för fastigheten Lappmannen 3 genom bilaga till exploateringsavtal. Övriga kontraktägare hänvisas till egna fastighetsvärd för att hitta en ersättningsplats.

För p-platser i parkeringshuset finns hyresavtal med tre månaders uppsägningstid. Dessa är Willhems affärsavtal som hanteras av företaget. Idag finns nio kontraktägare inom Lappmannen 3 samt 19 kontraktägare inom Wilhems övriga fastigheter i Blackeberg där kapaciteten för respektive fastighet bör ses över för att kunna hantera behovet närmast boendet. Annars finns det risk att kommunens gatuparkeringar överbelastas.

Åtgärder i befintliga ledningsnät regleras i avtal mellan byggaktör och ledningsägare.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 3730 och Pl 6027 upphör att gälla inom planområdet.

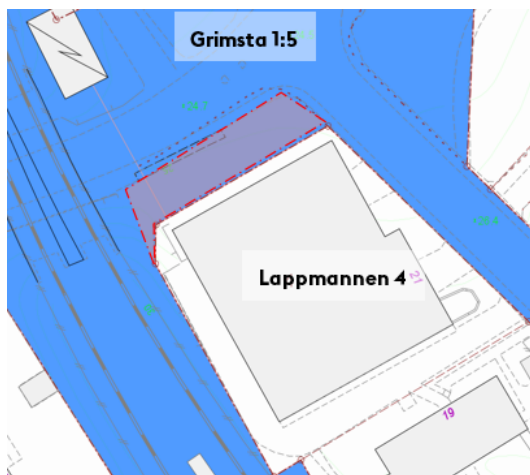
Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planen omfattar hela fastigheten Lappmannen 4 och del av fastigheten Grimsta 1:5. Båda fastigheterna ägs av Stockholms kommun. Fastigheten Lappmannen 4 är upplåten med tomträtt till Willhem Stockholm AB.

Fastighetsbildning

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genom fastighetsreglering ska del av Grimsta 1:5 som i nuvarande plan är allmän platsmark (natur) föras över till Lappmannen 4 för att där utgöra kvartersmark för bostadsändamål.



Område i lila färg ska överföras från fastigheten Grimsta 1:5 till fastigheten Lappmannen 4.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Genom fastighetsreglering ska del av Grimsta 1:5 som i nuvarande plan är allmän platsmark (natur) föras över till Lappmannen 4 för att där utgöra kvartersmark för bostadsändamål.

Ledningsrätter

Rätten att ha allmänna ledningar säkras genom ledningsrätt (u-område på plankartan) som löper längs med fastighetsgränsen mot norr och syd.

Ekonomiska frågor

Fastighetsägaren står för kostnader för genomförandet av exploatering inom kvartersmark samt för anslutningsarbeten som måste göras i allmän platsmark som är en följd av byggaktörernas bygg- och anläggningsarbeten inom kvartersmarken.

Fastighetsbildning

Staden ansöker om nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder. Kostnaderna för fastighetsbildningen regleras genom avtal mellan staden och byggaktören.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Miljöskyddsåtgärder utreds av byggaktören och omfattar dagvattenåtgärder och sanering av markföroreningar samt eventuellt rivningsmassor.

Tekniska frågor**Vatten och avlopp**

Stockholm Vatten och Avfall AB ansvarar för nya förbindelsepunkter och tar ut anslutningsavgifter.

Dagvatten

Byggaktören ansvarar för och bekostar erforderliga dagvattenlösningar inom kvartersmark. Dagvattnet ska omhändertas enligt Stockholm stads dagvattenstrategi och principen om lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD).

El, tele, fjärrvärme mm

Anslutning av föreslagen bebyggelse till el, tele och fjärrvärme bekostas av byggaktören. Vidare utredning av anslutningspunkter ska ske i samråd mellan byggaktören och berörda ledningsägare.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen får laga kraft.