

Samrådsredogörelse

Detaljplan för 4 mm i stadsdelen Blackeberg,

Dp 2020-16562

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets	
ställningstaganden	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	3
Arkitektur och gestaltning	4
Kulturmiljö	4
Gator och trafik	4
Teknisk försörjning	5
Hälsa och säkerhet	6
Övriga frågor	10
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	10
Föreslagna förändringar	11
Inkomna synpunkter	11
Statliga och regionala myndigheter och förbund	12
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	19
Övriga remissinstanser	24
Sakägare enligt fastighetsförteckning	25
Övriga	25

Sammanfattning

Planens syftar till att möjliggöra cirka 70 nya bostäder i ett kollektivtrafikhärlä läge cirka 100 meter norr om Blackebergs centrum. Planområdet innehåller idag ett parkeringshus som föreslås rivas för en effektivare markanvändning.

Planen syftar till att möjliggöra ny bebyggelse som samspelar med Blackebergs kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse och utvecklar detta område till en attraktiv och trygg stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontoret

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

Planförslaget sändes ut på samråd 8 februari till 21 mars 2022. Under samrådet har 37 yttranden inkommit. Synpunkter framfördes bland annat på buller och stomljud, parkering, markföroreningar, risk samt bebyggelsens skala och utformning.

Några sakägare och boende i området som framfört synpunkter anser att det råder brist på parkeringsplatser och önskar en redovisning på parkeringslösningar för hela Blackeberg. Enstaka boende motsätter sig att garaget rivs och markens användning ändras till bostäder.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: Anpassning till kulturmiljön, mobilitetsfrågor samt avstånd till spåret. Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Planbestämmelse om stomljud ändras till det nya riktvärdet för stomljud det vill säga 32 dB(A)FAST.
- Byggnadshöjden utmed Björnsonsgatan sänks för ett mer enhetligt arkitektoniskt uttryck.
- Planbestämmelse om villkorligt lov är överflödigt och därmed tas bort.
- Avståndet till spåret utökas så att 10 meter mellan huvudbyggnad och strömförande skena uppnås.
- Avståndet mellan planerad bebyggelse och grannhuset inom Lappmannen 3 utökas vilket medför bättre dagsljusförhållande och mindre insyn.
- Plankartan förses med höjdsätningar för gårdsmark.
- Bullerskärmande konstruktions omfattning preciseras i förhållande till gårdsmark.
- Frågor kring mobilitet, buller och stomljud utreds närmare. Planbeskrivningen kompletteras avseende mobilitetsfrågor, risk och störningar samt kontorets sammanvägda riskbedömning.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra cirka 70 nya bostäder i ett kollektivtrafikhärlä läge cirka 100 meter norr om Blackebergs centrum. Planområdet innehåller idag ett parkeringshus som föreslås rivas för en effektivare markanvändning. Planen syftar till att möjliggöra bebyggelse med hög arkitektonisk kvalitet som samspelar med Blackebergs kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse. Planen syftar även till att utveckla området till en attraktiv och trygg stadsmiljö genom ändrad användning, tydligare rumslighet samt en förhöjd bottenvåning med uppglasade fasader och entréer mot gatan.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 8 februari till 21 mars 2022. Stadsbyggnadskontoret beslöt att inte hålla fysiskt samråd på grund av pandemiläget. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, på Blackebergs Bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Bromma Lördagen den 12 februari 2022.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvisa de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Flera personer lyfter att det råder brist på parkeringsplatser i stadsdelen samt befarar konsekvensen av minskat utbud. Några boende ställer sig positiva till bostäder på platsen förutsatt att tillräckligt antal parkeringsplatser kvarstår medan andra motsätter sig att garaget rivas och markens användning ändras till bostäder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Flera utredningar som exempelvis bullerutredning kommer att kompletteras/tydliggöras. Resultatet av utredningarna kommer att redovisas i nästa planskede.

Stadsbyggnadskontoret kommer i samarbete med exploateringskontoret och trafikkontoret titta närmare på förbättringsmöjligheter för mobilitetsåtgärder/parkering.

En utredning som gjorts av Willhem för deras hyresbostäder i Blackeberg visar att p-platserna bör delvis omlokaliseras närmare respektive hus. En tredjedel av bilarna i befintligt parkeringshus är registrerade på boende i övriga stadsdelar. Avtal för p-platserna som tas i bruk av boende i övriga stadsdelar kommer att sägas upp.

Arkitektur och gestaltning

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse/stadsbild
Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande form. Skönhetsrådet anser att den nya bebyggelsen måste ges en lugnare volymhantering. Enklare fyravåningslameller i L-form relaterar tydligare till omkringliggande hus. Rådet menar att förslaget inte bör konkurrera med punkthusen längs med Björnsonsgatan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar synpunkterna. En bearbetning av bebyggelsevolymerna studeras inför nästa planskeden.

Gator och trafik

Biltrafik och parkering

Trafikkontoret efterfrågar en konsekvensanalys.

Exploateringskontoret anger att utformningen av det tillkommande garaget behöver studeras vidare för att säkerställa att tillräckligt med parkeringsplatser ryms för att tillgodose parkering för både Lappmannen 3 och Lappmannen 4.

Flera personer lyfter att det råder brist på parkeringsplatser i stadsdelen samt befarar konsekvensen av minskat tillgång.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar synpunkterna.

Mobilitetsutredningen bearbetas inför granskningen.

Stadsbyggnadskontoret upplyser om att möjligheterna inom ramen för PBL är tydliga. Varje fastighet ska lösa sitt parkeringsbehov inom kvartersmark.

Tomträttshavaren är mån om att se över parkeringssituationen för sina bestånd i Blackeberg. Det inte åligger tomträttshavaren att

tillgodose ett överskott av parkeringsplatser på sin egen fastighet, utöver fastighetens eget behov och i detta fall även för Lappmannen 3 som arrenderas av samma tomträtthavare. Syftet med markanvisningen och planarbetet är fortsatt att möjliggöra bostäder. I en bygglovsprövning tittar man enbart på p-platser för de nya bostäderna. Eftersom staden i egenskap av markägare har en vilja att säkerställa ett överskott 10 p-platser behöver detta avtalas exempelvis genom överenskommelse om exploatering.

Gång- och cykeltrafik

Exploateringskontoret lyfter att utrymme för gång- och cykelbanan utmed Björnsonsgatan, som ska förlängas och breddas, bör säkerställs i arbetet med detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kommande gång- och cykelväg ligger utanför planområdet.

Kollektivtrafik

Trafikkontoret och exploateringskontoret är positiva till förtätning i området som har god tillgång till kollektivtrafik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkten noteras.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Stockholm Vatten Och Avfall har under samrådet tagit del av den dagvattenutredning som tagits fram för detaljplanen (Dagvattenutredning Lappmannen 4, Sweco, 2021-10-07). Utredningen är framtagen i enlighet med stadens riktlinjer för dagvattenhantering, åtgärdsnivå för dagvattenhantering samt stadens checklista för dagvattenutredningar. SVOA instämmer med framtagen dagvattenutredning att fortsatt arbete med höjdsättning bör utformas enligt förslaget för sekundära avrinningsvägar för att undvika skada vid skyfall. SVOA förutsätter att de planerade åtgärderna som presenteras i dagvattenutredningen efterföljs i vidare arbete så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås. Behov att ta fram en skötselplan för de anläggningar som föreslås bör även tas med i vidare arbete.

Avlopp

Stockholm Vatten Och Avfall upplyser om att underjordisk parkering i första hand bör projekteras avloppslöst.

El/Tele

Ellevio informerar om befintligt 11 kV och 0,4 kV ledningsnät på allmän platsmark längs Wergelandsgatan. Tillgänglig effekt i elnätet är begränsad. Effektoppgifter för såväl byggekraft som planerad anslutning bör meddelas till *Ellevio* i god tid.

Energiförsörjning

Stockholm Exergi upplyser om befintliga fjärrvärmeledningar inom del av fastigheten Grimsta 1:5 som ska överföras till Lappmannen 4. Ledningarnas läge behöver hanteras, skyddas tekniskt och säkras juridiskt.

Ellevio förutsätter att ny bebyggelse ansluts till fjärrvärme.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkterna noteras. Inmätningar och lägesbestämning kommer att utföras inför granskningsskedet.

Hälsa och säkerhet**Utredning, metodik och slutsats**

Länsstyrelsen och Trafikförvaltningen påpekar en oklarhet i bullerberäkningen gällande tillägg för bro och växlar som ska finnas med i bullerberäkningen.

Trafikförvaltningen efterfrågar tydliggörande i stomljudsutredningen och att dialog om stomljudsproblematiken tas med deras akustiker. Man menar att mätplatsen bör närmare beskrivas med läge, avstånd från spår, och en bild samt hastighet som man mätt tågen i.

Trafikförvaltningen ifrågasätter slutsatsen om att komfortvibrationer minskas av en stomljudsisolering. Enligt förvaltningen kan stomljudsisolering snarare medföra att man ökar komfortvibrationerna något eftersom resonansfrekvensen för en eventuell stomljudsisolering av byggnaden kan sammanfalla med de lågfrekventa vibrationerna som orsakar just komfortvibrationer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Hantering av akustiska tillägg för växlar och bro kommer att tydliggöras i bullerutredningen. Närmaste växeln ligger vid Råcksta station och bedöms därmed inte påverka bullervärden för planförslaget. Tillägg för bron har varit medräknat i utredningen.

Med hänsyn till störningsläget kommer bebyggelsens fotavtryck bearbetas och anpassas efter förutsättningarna. Buller- och stomljudsutredningen kommer att behöva uppdateras. Den kommande utredningen bör följa Trafikförvaltningens instruktioner.

Trafikbuller

Länsstyrelsen efterfrågar planbestämmelser som möjliggör att bullerriktvärden kan klaras. Exempelvis de lägenheter som blir under 35 kvadratmeter på vissa områden i plankartan behöver säkerställas med planbestämmelse. *Länsstyrelsen* meddelar att om komplementbyggnaden är en förutsättning för att klara riktvärdena för uteplats på en liten del av gården bör planbestämmelsen ändras så att det säkerställs att förrådet blir 3 meter högt och att det uppförs.

Trafikförvaltningen anser att det är positivt att en bullerskärm är utritad i plankartan då den är en förutsättning för byggnationen. *Trafikförvaltningen* anser dock inte att det är säkerställt att den kan placeras exakt i detta läge på grund av närheten till tunnelbanan. Om skärmen behöver flyttas i någon riktning kan höjden behöva justeras. Det behöver utredas och tydliggöras vilken placering som är möjlig innan granskning av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planen kommer att reglera skydd mot störning. En skyddsbestämmelse införs i plankartan om att bostäder ska utformas så att riktvärden för trafikbuller klaras.

Efter samrådet kommer planförslaget att bearbetas så att bättre störningsskydd kan åstadkommas genom bearbetning av kvarterstrukturen samt att avstånd till spåret utökas något. Sannolikt kommer någon form av bullerskrämmande konstruktion mot spåret behövas även fortsättningsvis. Kontoret kommer att se över detaljeringsgraden inför plangranskningen.

Vibration och stömljud

Trafikförvaltningen med fler informerar om att planbestämmelsen om stömljud bör ändras till det nya riktvärdet för stömljud det vill säga 32 dB(A)FAST.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stomljudsutredningen kompletteras enligt trafikförvaltningens instruktioner.

Planbestämmelse för stömljud ändras till formuleringen ”Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal

stomljuds nivå i boningsrum ej överskrider 32 dB(A) FAST vid fordonspassage”.

Övrigt buller

Trafikförvaltningen efterfrågar en komplettering i planbeskrivningen gällande buller från underhållsarbeten vid spåret samt högtalarupprop.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen kompletteras enligt önskemål.

Risker

Upplysning om samlad riskbild

Storstockholms brandförsvär (SSBF) önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret avser att komplettera planbeskrivningen med kommunens sammanvägande bedömning avseende riskbilden.

Föreerade områden

Länsstyrelsen påpekar att information om hanteringen av markföreningar saknas i planbeskrivningen. Den miljötekniska markundersökningen lyfter behovet av kompletterande undersökningar.

Länsstyrelsen anser att kommunen inom planprocessen behöver visa mer utförligt hur föreningssituationen ser ut. Alla ställningstaganden inklusive eventuella resultat från utredningar behöver redovisas i planbeskrivningen. Angående villkorligt startbesked menar Länsstyrelsen att planbeskrivningen bör specificera vilka skyddsåtgärder som är lämpliga för planområdet, var de ska utföras och vad åtgärderna ska få för effekt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret kommer att komplettera planbeskrivningen med erforderlig information om föreningssituationen. Hantering av byggavfall sker i en separat process. Byggaktören ska uppfylla sin skyldighet vid rivning. Miljö- och hälsoskyddsmyndighet utövar tillsyn enligt miljöbalken. Planbestämmelsen om villkorligt startbesked bedöms därmed överflödigt och tas bort från plankartan vid kommande planskeden.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att kommunen bör reglera höjdsättningen av mark i plankartan för att säkerställa att vattnet även fortsatt ska avledas till omkringliggande gator.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Plankartan kompletteras med höjdsättningar på gårdsmark.

Geotekniska risker

Länsstyrelsen efterfrågar förtydligande kring stabilitetsförhållandena för slänten mot tunnelbanan. Enligt planbeskrivningen ska slänten mot tunnelbanan stabiliseras och säkras innan kulverten rivs. Det är oklart om denna åtgärd utgör en förutsättning för planens genomförande eller är en temporär lösning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Under rivning/schaktarbete kommer stabiliseringen behövas det vill säga detta bör anordnas temporärt. Exakt hur slänten får stabiliseras eller om den delvis omformas är inte bestämt i detta skede och bedöms inte vara nödvändigt att i detalj redovisa under planprocessen.

Risk för urspårning

Trafikförvaltningen anser att urspårningsrisken behöver åtgärdas. Om den befintliga skyddsrälen ska förlängas bör kostnaden för skyddsrälen åläggas fastighetsägaren.

Storstockholms brandförsvär (SSBF) efterlyser klarhet avseende risknivå kopplad till urspårning i riskutredningen som inkluderar en detaljerad kvantifiering av sannolikhet och konsekvens, beskrivning av osäkerheter (känslighetsanalys) samt vilka acceptanskriterier riskkonsulten nyttjat för att bedöma en acceptabel risknivå.

SSBF önskar att konsekvenserna på både personer och egendom beskrivs utförligare. Riskbedömningen bör kvantifiera kraften med vilken ett urspårat tåg kan träffa byggnaden samt vilka konsekvenser en sådan kollision har på både personer och byggnad. Om konsulten inte kan kvantifiera konsekvenserna av en urspårning anser *SSBF* att SBK bör överväga riskreducerande åtgärder för att hantera de osäkerheter som finns.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslaget bearbetas efter samråd så att säkerhetsavståndet mellan byggnaden och spårmitt uppnås.

Tågbrand

SSBF anser att riskreducerande åtgärder såsom klassning av fasader närmast spåret bör regleras på plankartan. Om SBK har värderat denna risk och aktivt tagit ställning till att risknivån är acceptabel utan föreslagna riskreducerande åtgärder bör detta tydligt motiveras i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret bedömer att brandklassning av fasaden inte är nödvändig då avståndet mellan spåret och närmaste bostadsfasaden överstiger 10 meter.

Övriga frågor**Klimat och energi**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) anser att en planbestämmelse som möjliggör installation av solenergi på taken bör övervägas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkten noteras.

LSS-boende

Stadsdelsförvaltningen lyfter behovet av LSS-bostäder i närområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret meddelar byggaktören om att intresset finns.

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda
ställningstagande**

Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål genom att tillföra 55 nya bostäder i ett attraktivt läge nära kollektivtrafik, service och natur.

Planen bidrar till att utveckla detta område till en attraktiv och trygg stadsmiljö genom ändrad användning, tydligare rumslighet samt en bottenvåning med uppglasade fasader och entréer mot gatan. Ny bebyggelse ska anpassas till områdets stadslandskap och följa intilliggande bebyggelsevolymers skala, terränganpassning och huvudsakliga gestaltungsdrag. Förslaget ska ta hänsyn till buller- och risksituationen som närheten till tunnelbanespåren innebär.

Synpunkter som framkommit i samrådet avseende buller och stomljud, risk, mobilitet samt bebyggelsens skala och utformning kommer att studeras vidare. Planhandlingarna förtydligas avseende dessa frågor.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att inkomna yttranden är hanterbara i det fortsatta planarbetet. Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet samt 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:

- *Byggnadsvolymen bearbetas för att bättre uppfylla kravet för störningar och risk samt anpassning till Blackebergs värdefulla karaktär. Byggnadshöjden sänks och gavlarnas mått minskas. Avståndet till spåret samt Lappmannen 3 ökas.*
- *Planbestämmelsen om stomljud ändras till: " Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i boningsrum ej överskrider 32 dB(A) FAST vid fordonspassage.*
- *Plankartan förses med höjdsättning på gårdsmark.*
- *Bullerskärmande konstruktions omfattning preciseras i förhållande till gårdsmark.*
- *Planbestämmelse om villkorligt lov tas bort.*
- *Frågor kring mobilitet, buller och stomljud utredas. Planbeskrivningen kompletteras avseende mobilitetsfrågor, risk och störningar samt kontorets sammanvägda riskbedömning.*

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att det bättre anpassas till Blackebergs värdefulla kulturmiljö samt uppfyller kravet för störningar och risk. Planutredningar behöver uppdateras och tydliggöras främst avseende buller, vibration, mobilitet och risk. Planbeskrivningen kommer därefter att justeras och kompletteras avseende dessa frågor.

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

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2020-16562. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Bakgrund

Länsstyrelsen har tagit emot rubricerad detaljplan för samråd. Detaljplanen syftar till att möjliggöra för ca 70 nya bostäder i ett kollektivtrafiknära läge cirka 100 meter norr om Blackebergs centrum. Länsstyrelsen lämnar synpunkter på förslaget utifrån innehållet i 5 kap. 14 § plan och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsen har samrått med Swedavia under handläggningen av ärendet.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor som rör hälsa och säkerhet gällande buller, förorenade områden, geoteknik och översvämningrisk. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kring planbestämmelser. Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Hälsa och säkerhet

Buller

Trafikförvaltningen har uppmärksammat att det inte framgår hur akustiska tillägg för växlar och broar beräknats i bullerutredningen (Realistic Form Noise 2021-05-26). Vid egen kontrollräkning får Trafikförvaltningen några dBA-enheter högre ljudnivå än vad som redovisas i trafikbullerutredningen och därmed klaras inte riktvärde 65 dBA ekvivalent ljudnivå enligt trafikbullerförordningen.

Trafikbullerutredningen ligger till grund för planförslagets utformning. Kommunen behöver se till att tillägg för bro och växlar finns med i bullerberäkningen och visa och säkerställa att bullerriktvärden enligt trafikbullerförordningen kan klaras. Enligt aktuella bullerberäkningar och värden överskrider den ekvivalenta ljudnivån 60 dBA på fasader närmast Björnsonsgatan, Wergelandsgatan och tunnelbanans gröna linje. Det blir svårt att ordna genomgående lägenheter utifrån planförslagets nuvarande utformning. Lägenheterna behöver därför vara mindre än 35 kvadratmeter på flera ställen för att klara trafikbullerförordningen. Inför nästa skede behöver kommunen visa exempel på lägenhetsutformningar. Kommunen behöver även införa planbestämmelser som möjliggör att bullerriktvärden kan klaras. Krävs lägenheter som är under 35 kvadratmeter på vissa områden i plankartan behöver de säkerställas med planbestämmelse. lägenheter som är under 35 kvadratmeter på vissa områden i plankartan behöver de säkerställas med planbestämmelse.

Förorenade områden

I planområdet finns olika typer av föroreningar. Planbeskrivningen saknar information om hanteringen av dessa. Den enda informationen som finns är att den miljötekniska markundersökningen lyfter behovet av kompletterande undersökningar. Länsstyrelsen anser att kommunen inom planprocessen behöver visa mer utförligt hur föroreningssituationen ser ut, samt vilka åtgärdsåtgärder som krävs för att föroreningarna inte ska medföra risker för människors hälsa. Alla ställningstaganden inklusive eventuella resultat från utredningar behöver redovisas i planbeskrivningen. Kommunen har infört en planbestämmelse som anger att startbesked inte får ges för byggnation förrän sanering av mark och grundvattenföroreningar har genomförts eller skyddsåtgärder vidtagits. För att villkorsbestämmelsen ska säkerställa markens lämplighet behöver kommunen i planbeskrivningen ange vilka skyddsåtgärder som är lämpliga för planområdet, var de ska utföras och vad åtgärderna ska få för effekt.

Översvämningsrisk

Dagvattenutredningen (Sweco, 2021-10-07) visar att en avrinningsväg går genom planområdets södra del. Utredningen föreslår att marken ska höjdsättas så att avrinningsvägen inte påverkas och att vattnet även fortsatt ska avledas till omkringliggande gator. Kommunen behöver därför reglera höjdsättningen av mark i plankartan för att säkerställa att avrinningsvägen inte förändras.

Geotekniska risker

Kommunen behöver förtydliga stabilitetsförhållandena för slänten mot tunnelbanan. Enligt planbeskrivningen ska slänten mot tunnelbanan stabiliseras och säkras innan kulverten rivs. Det är oklart om denna åtgärd utgör en förutsättning för planens genomförande eller är en temporär lösning. Om släntens utformning behöver ändras på grund av planförslaget och åtgärd krävs för släntens stabilitet, behöver kommunen visa hur detta ska säkerställas och om möjligt säkerställa åtgärden i plankartan. Beroende på placering och utformning av bulleravskärmande konstruktion, kan det även finnas ett behov av att utreda stabiliteten för denna.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Buller uteplats För att en liten del av innergården ska klara Trafikbullerförordningens riktvärden för uteplats behöver ett förråd byggas som är tre meter högt och 25 meter långt. Som komplement till förrådet behövs även bullerskydd på sidorna. I planbeskrivningen framgår det att cykelförråd på plusmark max får vara 3 meter högt. Om förrådet är en förutsättning för att klara

riktvärdena för uteplats på en liten del av gården bör planbestämmelsen ändras så att det säkerställs att förrådet blir 3 meter högt och att det uppförs.

Eftersom området är bullerutsatt anser Länsstyrelsen att lösningar för att få ner bullervärden på innergården ytterligare bör utredas vidare för att skapa en så god ljudmiljö som möjligt för bostäderna i planförslaget.

Formalia

Planbestämmelser

Den tillåtna höjden för Bromma Stockholm Airports hinderbegränsade ytor är + 59, 27 meter över havet. Den högsta tillåtna nockhöjden i planområdet är + 49,7 meter över nollplanet. Länsstyrelsen anser att totalhöjden behöver tydliggöras i plankartan, eftersom nockhöjd inte räknar in eventuella delar som sticker upp över taknockshöjden.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Storstockholms lokaltrafik (SL)

Trafikförvaltningen kan konstatera att planområdet och föreslagen bebyggelse ligger mycket nära tunnelbaneanläggningen vilket medför att det finns flera svårigheter med förslaget. Dessa behöver redas ut och tydliggöras för att avgöra om trafikförvaltningen kan acceptera detaljplanen. Det gör att det är mycket viktigt med fortsatt dialog mellan förvaltningen och staden inför granskning.

Störningar – buller och vibrationer

Trafikförvaltningen konstaterar att de planerade bostäderna är kraftigt utsatta för buller. Hade förslaget kommit innan tiden för trafikbullerförordningen hade det inte kunnat realiseras då det inte hade varit förenligt med plan- och bygglagens bestämmelser som gör gällande att byggnadsverk ska lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn människors hälsa. Även om planens bebyggelseförslag kan anses uppfylla trafikbullerförordningen kommer en betydande del av människorna som flyttar in känna sig störda av buller och klaga till SL och Stockholms miljöförvaltning.

Trafikbullerutredning

Trafikförvaltningen tackar för en bra och tydliga resultatplottar. Det framgår dock inte hur akustikkonsulten hanterat akustiska tillägg för växlar och broar. Trafikbullerutredningen bör kompletteras med

denna info. Vid egen kontrollräkning får Trafikförvaltningen några dBA-enheter högre ljudnivå än vad som redovisas i trafikbullerutredningen och därmed klaras inte riktvärde 65 dBA ekvivalent ljudnivå enligt trafikbullerförordningen. Att lägre ljudnivåer redovisas i trafikbullerutredningen kan bero på avsaknad av akustiskt tillägg (Se kap 4.2.3 Nordisk beräkningsmodell, rapport 4935) för bron över Björnsonsgatan. I det kommande arbetet bör tillägg för bro och växlar ses över i trafikbullerberäkningen.

Plankarta

Trafikförvaltningen välkomnar planbestämmelse om stomljud och vibrationer. Då planområdet är mycket bullerutsatt bör platser för uteplatser som klarar riktvärde för buller märkas ut i plankartan.

PM Vibration och stomljud

Trafikförvaltningen ifrågasätter resultatet i stomljudsutredningen. Bland annat uppges inte vilken hastighet som man mätt tågen i. Vidare delar inte Trafikförvaltningen slutsatserna om att komfortvibrationer minskas av en stomljudsisolering. En stomljudsisolering kan snarare medföra att man ökar komfortvibrationerna något eftersom resonansfrekvensen för en eventuell stomljudsisolering av byggnaden kan sammanfalla med de lågfrekventa vibrationerna som orsakar just komfortvibrationer. Erfarenhetsmässigt brukar sällan tunnelbanan i Stockholm med sin relativt låga axellast orsaka några komfortvibrationer i närheten av riktvärde. Mätplatsen bör närmare beskrivas med läge, avstånd från spår, och en bild. Stomljud är en av de största utmaningarna vid spårnära bostadsbyggande, varför Trafikförvaltningen tillämpar säkerhetsmarginaler vid stomljudsutredningar. I det fortsatta arbetet med stomljud bör en dialog tas med Trafikförvaltningens akustiker. Mejla gärna akustik@sl.se.

Planbeskrivning

Planbeskrivningen bör kompletteras med en text om buller från den närliggande tunnelbanestationen. Nedanstående text kan klistras in i planbeskrivningen. ”Planområdet ligger nära en station. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid.” Underhållsarbeten, såsom spårslipning och spårriktning kan alstra högre ljudnivåer än trafikbullret. Detta ljud är sällanförekommande men bör ändå beskrivas. Förslag på text som bör ingå i planbeskrivningen om buller från spårunderhåll: ”Buller från arbetsfordon och spårunderhåll, exempelvis spårslipning och spårriktning, kommer att förekomma. Buller från underhållsarbeten

uppstår vanligen nattetid då dessa arbeten måste utföras under trafikfri tid. Det går dessutom inte att utesluta att högre ljudnivåer från arbetsfordon kan uppstå jämfört med fordon i linjetrafik. Buller från spårunderhåll framgår inte i planens trafikbullerutredning då en sådan endast behandlar buller från spårfordon i ordinarie linjetrafik.”

Närheten till tunnelbanan

Trafikförvaltningen kan konstatera att planområdet ligger i direkt anslutning till tunnelbanans spårområde och att närmaste bostadsfasad planeras 8,5 meter från spåranläggningen (definieras av staketet mot spåren). Trafikförvaltningen har under senare år samlat erfarenhet från byggnationer nära spåranläggningen och kan konstatera att risker för störningar och svårigheter att genomföra byggnationer i dessa lägen ökar ju närmare anläggningen byggnader placeras. Att placera en byggnad närmare än 10 meter från anläggningen är inte lämpligt och en dialog om möjligheten att minska avståndet behöver föras.

Eftersom planområdet ligger mycket nära tunnelbanans anläggning och inom tunnelbanans riskområde krävs fortsatt tät dialog. En medverkansblankett har undertecknats och dialog inletts men denna behöver fördjupas för att inför granskning säkerställa att planen är genomförbar.

Risk för urspårning

I planbeskrivningen anges att risken för urspårning är låg och att det inte krävs åtgärder kopplat till detta. Trafikförvaltningen instämmer inte i denna bedömning. Det finns skyddsräll på bron och en bit utanför men den måste förlängas cirka 30 meter om den nya fastigheten ska kunna uppföras. Kostnaden för skyddsrällen åläggs fastighetsägaren. Trafikförvaltningen önskar fortsatt dialog i denna fråga.

Underhåll

En fråga som behöver hanteras är hur trafikförvaltningen ska kunna komma åt staketet utmed tunnelbanan för att utföra underhåll. Den planerade bullerskärmen/cykelförrådet behöver fastighetsägaren underhålla och tillse att det är klotterfritt. Skärmen/förrådet behöver utföras på ett sådant sätt att det inte är möjligt eller attraktivt att klottra på.

Bullerskärmens placering

En annan fråga kopplat till närheten till tunnelbanan och de fysiska förutsättningarna på platsen är bullerskärmen. Den är utritad i plankartan vilket är positivt då den är en förutsättning för

byggnationen. Trafikförvaltningen anser dock inte att det är säkerställt att den kan placeras exakt i detta läge på grund av närheten till tunnelbanan. Om skärmen behöver flyttas i någon riktning kan höjden behöva justeras. Det behöver utredas och tydliggöras vilken placering som är möjlig innan granskning av detaljplanen.

Genomförande

Närheten till spåranläggningen gör att det krävs att ett genomförandeavtal tecknas innan planen antas. Innan arbeten påbörjas skall samordning ha skett med TFs utsedda produktionssamordnare och överenskommelser träffats gällande omhändertagande av risker, fastställande av kontroller och kravställning samt begränsningar. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen på grund av intrånget ska bäras av exploitören.

Storstockholms Brandförsvär

Hantering av olycksrisker

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i behovsbedömningen (2021-01-15). Utifrån riskidentifieringen som gjordes då fann SSBF att tunnelbanans närhet till aktuellt planområdet utgör en riskkälla som bedöms kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Urspåring

I riskbedömningen som gjorts finns en del oklarheter avseende risknivån kopplad till urspåring. SSBF saknar en detaljerad kvantifiering av sannolikhet och konsekvens, beskrivning av osäkerheter (känslighetsanalys) samt vilka acceptanskriterier konsulten nyttjat för att bedöma en acceptabel risknivå. SSBF ställer sig frågande till hur bedömningen *"Tunnelbanespåren ligger ca 1-3 meter över marknivån inom planområdet, vilket är en begränsad höjdskillnad som inte bör påverka ett urspårat tågs urspårningsavstånd i någon större utsträckning."* genomförts. SSBF anser att den bör motiveras. Inga acceptanskriterier nyttjas i riskbedömningen för att värdera framräknade risker. Det enda som framgår är att frekvensen för urspåring vid planområdet är $2,2 \cdot 10^{-5}$ och att i 13% av fallen lämnar vagnen banvallen samt att konsulten bedömer det som acceptabelt. SSBF ställer sig frågande till följande resonemang i riskbedömningen som leder till att konsekvenserna bedöms som små: *"Eftersom hastigheten vid urspårningstillfället sannolikt är låg (de tågdelar som inte spårar ur initialt "håller emot" den urspårade delen) bedöms kraften som tåget i sådant fall kör in i byggnaden med vara begränsad. På större delar av sträckan där byggnaden angränsar till tunnelbanan på ett avstånd av 8-9 meter finns också urspårningsräler som kan fånga upp tåget vid en eventuell urspåring. Person- eller*

byggnadsskadorna bedöms därmed bli begränsade." Det framgår även i riskbedömningen att om bärande byggnadsdelar träffas av det urspårade tåget kan delar av byggnaden i värsta fall rasa. SSBF önskar att konsekvenserna på både personer och egendom beskrivs utförligare innan de antas vara "*begränsade*". Det korta avståndet mellan aktuellt planområde och spårområdet, samt den ogynnsamma höjdskillnaden, gör att det finns osäkerheter kring vilka konsekvenserna blir vid en urspårning och en eventuell kollision med den planerade bebyggelsen. SSBF anser att riskbedömningen på en mer detaljerad nivå bör kvantifiera kraften med vilken ett urspårat tåg kan träffa byggnaden samt vilka konsekvenser en sådan kollision har på både personer och byggnad.

Med tanke på att ett antal oklarheter föreligger avseende risk kopplad till urspårning anser SSBF att underlaget inte är tillräckligt för kommunen att fatta beslut kring att risknivån är acceptabel och att inga åtgärder behöver vidtas. Om konsulten inte kan kvantifiera konsekvenserna av en urspårning anser SSBF att SBK bör överväga riskreducerande åtgärder för att hantera de osäkerheter som finns.

Tågbrand

Slutsatsen i riskbedömningen kopplat till brand i tåg är att riskreducerande åtgärder krävs. De riskreducerande åtgärder som redovisas i riskbedömningen utgörs av skyddsplank alternativt byggnadstekniska åtgärder i form av brandklassad fasad/yttervägg/fönster på rubricerad fastighet. Riskreducerande åtgärder kopplat till tågbrand har inte införts på plankartan. SSBF anser att dessa riskreducerande åtgärder behöver regleras på plankartan. Om SBK har värderat denna risk och aktivt tagit ställning till att risknivån är acceptabel utan föreslagna riskreducerande åtgärder bör detta tydligt motiveras i planbeskrivningen.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser.

Möjlighet till räddningsinsatser

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att

föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-092.

Övrigt

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Har ingen erinran.

Stadsdelsnämnden

Stadsdelens behov av förskoleplatser i området är täckt enligt förvaltningens beräkning. Om möjligt önskar förvaltningen LSS-bostäder i fastigheten då staden har behov av detta. Bromma stadsdelsförvaltning har inga övriga synpunkter på den föreslagna detaljplanen utifrån förvaltningens ansvars- och kompetensområde.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har följande synpunkter på planförslaget:

- Ändrad utformning av byggnaden bör provas så att samtliga lägenheter kan få hälften av bostadsrummen mot en bullerskyddad sida.
- Bestämmelsen om stomljud bör ändras till: ” Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljuds nivå i boningsrum ej överskrider 32 dB(A) FAST vid fordonspassage”.
- Med föreslagen bebyggelse bör planbestämmelsen om bullerskärmar och skärmande förråd ändras för att säkerställa att skärmarna inte blir lägre än två och en halv meter och förrådet inte blir lägre än tre meter.

MHN anser inte att hänsyn till bullerfrågan har tagits på ett tillfredsställande sätt.

Buller

I 2 kap. 6a § PBL framgår att bostadsbebyggelsen ska lokaliseras, placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt för att förebygga olägenheter för människors hälsa. Enligt stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma *Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm* ska staden ha en högre ambitionsnivå än trafikbullerförordningens riktvärden. Vidare anges i vägledningen att en god ljudmiljö alltid ska eftersträvas.

Miljöförvaltningen anser att föreslagen bebyggelse varken följer PBL eller vägledningen i tillräckligt hög grad på denna bullerutsatta plats.

Planområdet ligger nära tunnelbanan och två vägar, vilket gör att området utsätts för buller från tre håll. Bullerutredningen visar att den ekvivalenta ljudnivån från vägar och tunnelbana beräknas bli 61-65 dBA vid de tre mest bullerutsatta fasaderna. Endast ett fåtal lägenheter bedöms kunna få tillgång till bullerskyddad sida (<55 dBA) med föreslagen utformning av byggnaderna. Om smålägenheter (<35 kvm) planeras kan trafikbullerförordningens riktvärden klaras, men det är ändå inte en bra lösning ur bullersynpunkt, eftersom dessa lägenheter får en mycket hög ljudnivå vid fasad och de flesta saknar tillgång till bullerdämpad sida.

Byggnadsutformningen har stor betydelse för möjligheterna att uppnå riktvärdena för bostäder och uteplats. För att skapa en bättre ljudmiljö på platsen skulle utformningen av byggnaden behöva ändras, så att alla lägenheter får tillgång till en bullerskyddad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå klaras. MHN anser att en u-formad byggnad längs vägarna och spåret bör provas. På detta sätt skulle genomgående lägenheter med ljuddämpad sida mot gården kunna utformas.

För att uppfylla riktvärden för buller på uteplats planeras för bullerskyddsskärmar och skärmande förråd. En liten del av gården klarar riktvärdet 50 dBA. För att skärmarna och förrådet ska få den bullerdämpande effekt som framgår av bullerutredningen behöver skärmarna vara minst två och en halv meter höga och förrådet minst tre meter högt. Med föreslagen bebyggelse anser MHN därför att planbestämmelsen om skärmar och förråd bör ändras för att säkerställa att skärmarna inte blir lägre än två och en halv meter och förrådet inte blir lägre än tre meter.

Vibrationer och stomljud

Byggnadens läge nära tunnelbanan innebär risk för vibrationer och stomljud i bostäderna. För att säkerställa att byggnaden uppförs på sådant sätt att störningar från vibrationer och stomljud inte uppstår har planbestämmelser införts i plankartan. Trafikverket formulerade i samråd med Boverket, Folkhälsomyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen ett nytt riktvärde 2021. Det nya riktvärdet är 32 dB(A)FAST. Planbestämmelsen om stomljud bör därför ändras.

Övriga synpunkter

MHN instämmer i markundersökningens rekommendationer att kompletterande provtagning med avseende på PCB bör utföras i samband med att de förhöjda halterna i anslutning till garagen åtgärdas. MHN delar även bedömningen att kompletterande

provtagning under garaget bör utföras när rivning är utförd. En underrättelse har skickats in till miljöförvaltningen. Om ytterligare föroreningar upptäcks på fastigheten ska miljöförvaltningen underrättas. Vid en efterbehandlingsåtgärd ska en anmälan enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd sändas in till miljöförvaltningen i god tid innan planerad åtgärd.

Klimat och energi

MHN anser att en planbestämmelse som möjliggör installation av solenergi på taken bör övervägas. Även om det inte skulle vara aktuellt inom planen nu, så ger det möjlighet att installera det i ett senare skede. För att minimera skuggning av de delar av taken som är mest lämpade för solfångare, bör ventilationshuvar och andra uppstickande delar av taken placeras i nordliga lägen på taken. Exempel på generell planbestämmelse som kan användas för att möjliggöra alternativa energilösningar ”Tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning, såsom solpaneler och solfångare, får uppföras fristående på tak och får överskrida den högsta totalhöjden med som mest 2 meter”.

Trafikkontoret

Trafikkontoret är positivt till förtätning i området som har god tillgång till kollektivtrafik.

Eftersom det är ont om lediga parkeringsplatser i Blackeberg så kommer planförslaget att ha en påverkan på området. Därför behöver man redovisa vart de 82 platser som idag parkerar i det befintliga garaget ska parkera när parkeringshuset rivs och vilka konsekvenser det får.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret ser positivt på förslaget och utvecklingen av platsen. Dock kvarstår några frågor som behöver hanteras i det vidare arbetet.

Planområdet ligger i nära anslutning till tunnelbanespåret och kräver därmed samordning och samarbete med Trafikförvaltningen. Det är centralt för genomförandeskedet att klargöra vilka konsekvenser som närheten till spårområdet kan medföra. Likaså är det av stor vikt att säkra en samordning mellan aktörerna för hanteringen av detta. Närheten till tunnelbanan medför även att det finns risk att riktvärden för buller och vibrationer överskrids. Det är därför angeläget att detta utredas och hanteras i planarbetet för att säkerställa en så god boendemiljö som möjligt.

Utformningen av det tillkommande garaget behöver studeras vidare för att säkerställa att tillräckligt med parkeringsplatser ryms för att tillgodose parkering för både Lappmannen 3 och

Lappmannen 4. Vad gäller gång- och cykelbanan utmed Björnsonsgatan som ska förlängas och breddas till 3,5 meter så är det viktigt att utrymme för denna säkerställs i arbetet med detaljplanen.

Exploateringskontoret beslutade 2020-12-17 att anvisa mark för fastighet Lappmannen 4 till befintlig tomträttshavare, Willhem Stockholm AB, med syftet att utveckla fastigheten från garage till 65 hyresrättsbostäder. Under planprocessens gång har det visat sig finnas flera fördelar med att utöka planområdet med del av Grimsta 1:5, bland annat bidrar det till en bättre stadsmiljö som upplevs både tryggare och attraktivare. Exploateringskontoret har därför fått frågan från Willhem Stockholm AB om att utöka befintlig tomträtt med mark norr och fastigheten inom Grimsta 1:5, baserat på projektets utveckling under pågående planprocess. Utifrån exploateringsnämndens godkännande behöver ett tilläggsavtal till markanvisningsavtalet tecknas, vilket inkluderar föreslagen utvidgning av befintlig tomträtt.

Inom tillskottsmarken på Grimsta 1:5 finns idag en återvinningsstation. Dialog har påbörjats med FTI (Förpacknings och tidningsinsamlingen) och Trafikkontoret om behov av ny placering av denna. Även en fjärrvärmeledning finns norr om Lappmannen 4. Den exakta placeringen av ledningen är osäker. Exploateringskontoret har bedömt att kostnaden för flytt av denna ledning är för stor för att hanteras i projektet. Exploateringskontoret är positivt till att inkludera del av Grimsta 1:5 i gällande markanvisning, i och med att byggnaden på så sätt skulle hamna närmre gatan och bidra till att öka tryggheten i området, samt bidra till en attraktivare stadsmiljö och något fler bostäder. Det skulle även medföra att projektet väntas få bättre lönsamhet. Detta under förutsättning att den tillkommande bebyggelsen anpassas för att undvika ledningsflytt, alternativt att byggaktören står för eventuell kostnad av ledningsflytt, vilket byggaktören accepterar. Utöver det ska det även säkerställas att det är möjligt att flytta återvinningscentralen. Sammanfattningsvis är exploateringskontoret positivt till planen som har goda förutsättningar att ge ett tillskott av bostäder i ett bra kommunikationsnäriläge på ineffektivt nyttjad mark. Planen kan även ge ökad trivsel och skapa mer rörelse i området vilket kan bidra till ökad upplevd trygghet i närområdet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande form. Skönhetsrådet finner att platsen tvivelsutan är möjlig att bebygga men att den nya bebyggelsen måste ges en lugnare volymhantering. Ambitionen är enligt planförslaget att möjliggöra ny bebyggelse

med hög arkitektonisk kvalitet som samspelar med Blackebergs kulturhistoriskt värdefulla bebyggelse. Skönhetsrådet stödjer ambitionen men finner att de ritningar som presenteras inte motsvarar den. Nuvarande gestaltning blir ett onödigt komplicerat mellanting mellan de hustyper som är karakteristiska för Blackeberg; lamellhus om tre till fyra våningar, radhus, stjärnhus och punkthus. Förslaget bör därför omarbetas till enklare fyrvåningslameller i L-form som på ett tydligare sätt relaterar till omkringliggande hus. Tillkommande bebyggelse bör inte heller konkurrera med punkthusens om blickfång längs Björnsonsgatan. Planförslagets lösning av parkeringsfråga när inte övertygande redovisad. En begränsad exploatering i enlighet med rådets ovanstående synpunkter minskar parkeringsbehovet och är ett ytterligare argument för minskad bebyggelse. I projektets kommande bearbetning bör frågan om nya mobilitetslösningar ytterligare utredas.

Kulturstrategiska staben

Åtgärden innebär rivning av garagebyggnaderna vilket stadsutvecklingsenheten bedömer som möjligt. Garagen är inte en ursprunglig del av Blackebergs tidiga bebyggelse och utgör inte en bärande del av områdets karaktär. Stadsutvecklingsenheten anser att förslaget har rimliga proportioner och innebär en väl avvägd anpassning mellan volymer och uttryck i förhållande till stadsbilden och de kulturhistoriska förutsättningarna på platsen. Stadsutvecklingsenheten tillstyrker därför förslaget utan ytterligare synpunkter.

Utbildningsförvaltningen

Dessa planerade bostäder finns med i nybyggnationsprognosen vilket innebär att befolkningsprognosen är uppdaterad. Förvaltningen har inga övriga synpunkter i ärendet.

SISAB

SISAB har inga synpunkter eller invändningar till detta planförslag.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor

Inte inkommit.

Stockholms Stads parkerings AB

Ingen erinran.

Stockholm Vatten och Avfall

Vattentryck

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +50 meter vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +30 meter. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

VA-anslutning

Anslutning till dricks- och spillvattenledningar kan beredas från befintligt ledningsnät intill fastigheten. Befintlig dagvattenanslutning kan med fördel användas om kapaciteten anses vara tillräckliga.

Dagvattenhantering

SVOA har under samrådet tagit del av den dagvattenutredning som tagits fram för detaljplanen (Dagvattenutredning Lappmannen 4, Sweco, 2021-10-07). Utredningen är framtagen i enlighet med stadens riktlinjer för dagvattenhantering, åtgärdsnivå för dagvattenhantering samt stadens checklista för dagvattenutredningar. SVOA instämmer med framtagen dagvattenutredning att fortsatt arbete med höjdsättning bör utformas enligt förslaget för sekundära avrinningsvägar för att undvika skada vid skyfall. SVOA förutsätter att de planerade åtgärderna som presenteras i dagvattenutredningen efterföljs i vidare arbete så att stadens åtgärdsnivå för dagvatten kan uppnås. Behov att ta fram en skötselplan för de anläggningar som föreslås bör även tas med i vidare arbete.

Restriktioner

Underjordiska garage bör i första hand projekteras som avloppslöst om möjligt. Om garage ändå förses med avloppsbrunnar så ställs det krav på bland annat slam- och oljeavskiljare, innan vattnet leds vidare till spillvattennätet. Beroende på slutlig höjdnivå på eventuella underjordiska garage kan det krävas intern pumpning av spillvattnet, sådan anordning bekostas och installeras av byggherren.

Övriga remissinstanser

Ellevio AB

Ellevio har befintligt 11 kV och 0,4 kV ledningsnät i allmän mark längsmed Wergelandsgatan. Anläggningarna måste beaktas ifall åtgärder i allmän mark blir aktuella i samband med planens genomförande. Tillgänglig effekt i elnätet är begränsad och Ellevio områdesansvarig önskar därför i god tid effektuppgifter för såväl byggkraft som planerad anslutning.

Ellevios bedömning förutsätter att ny bebyggelse ansluts till fjärrvärme. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare. **Kontaktperson** Dennis Bohm, områdesansvarig Ellevio lokalnät, tel. 08-606 01 34 dennis.bohm@ellevio.se

Stockholm Exergi AB

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. De ligger i den del av Grimsta 1:5 som ska överföras till Lappmannen 4. Ledningarnas läge behöver hanteras, skyddas tekniskt och säkras juridiskt. För att kunna planera detta samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. Kontaktperson är Sten Gustavsson tel. 070-281 63 22.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

AHG och PG, EG, GO, MN, EU

Ovanstående anser att det råder brist på parkeringsplatser i Blackeberg. Det framförts att ur miljöhänsyn är det förkastligt att riva ett fullt fungerande parkeringshus som inte har några brister. Några ställer sig positiva att det byggs nya bostäder på platsen förutsatt att parkeringsplatser kvarstår medan andra motsätter sig att garaget rivs och markens användning ändras till bostäder.

Övriga

Bromma hembygdsförening

Bromma hembygdsförening har inga invändningar mot rubricerat planförslag. Vi uppskattar att hänsyn tagits till intilliggande bebyggelse samt att områdets karaktär bevaras.

KP, SFK, NK, VH, KH, JJ, ME

Ovanstående anser att det råder brist på parkeringsplatser i Blackeberg och att planförslaget försvårar situationen ytterligare.

Karin Norlander
planchef

Marzieh Chalant
stadsplanerare