

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för Strandärten 22 i stadsdelen Hässelby villastad, Dp 2022-04072**

### **Innehåll**

<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Hur samrådet bedrivits .....	2
<b>Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>2</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	6
Övriga remissinstanser .....	12
Övriga, ej sakägare .....	15
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>17</b>
Föreslagna förändringar .....	17

### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra bostadsbyggelse inom fastigheten Strandärten 22. Planförslaget sändes ut på samråd 2023-04-25 - 2023-06-05. Under samrådet har 22 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller buller, risk och dagvattenhantering. De flesta övriga boende som framfört synpunkter önskar att bostäderna planerades som vårbostäder och anser att exploateringsnivån borde minska.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: bebyggelsens placering samt komplettering av framtagna utredningar av trafikbuller, risk och dagvatten. Kontoret föreslår att förslaget ändras så att möjligheten till en mer sammanhållen gårdssyta kan uppnås. Till granskning utreds möjligheten att anpassa bebyggelsen för att bevara den särskilt skyddsvärda sälgen

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

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för cirka 130 bostäder i flerbostadshus i 4-5 våningar inom fastigheten Strandärten 22. Nya byggnader utformas som lamellhus och bebyggelsens placering tar upp en siktlinje genom Smedshagen. Bebyggelsen ska möta Mäster Karls väg och Lövestavägen med entréer. Bilparkering placeras i garage under mark, som nås via Mäster Karls väg. En befintlig in- och utfart mot Lövestavägen behålls i planförslaget som utfart för tillgänglig angöring och avfallshantering.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2023-04-25 - 2023-06-05. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4. Hässelby Villastads bibliotek, Lövsjögränd 12. samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annonser om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i västerort måndagen 29 april 2023. Samrådsmöte hölls 2023-05-16 i Smedshagsskolan, Smedshagsvägen 3, 165 73 Hässelby där 6 personer närvarade.

### **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

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

### **Statliga och regionala myndigheter och förbund**

Länsstyrelsen

*Länsstyrelsens yttrande redovisas i sin helhet.*

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

*Buller*

Enligt bullerutredningen (Akustikbyrå 2022) uppmäts ljudnivåer som högst till 60 dBA. Det framgår dock inte vilket prognosår som bullerutredningen utgår från. Eftersom ljudnivåerna tangerar trafikbullerförordningens riktvärden behöver kommunen visa att

riktvärdena klaras även i framtiden. Exempelvis finns planer på ett nytt kraftvärmeverk, Lövstaverket, i närområdet. I samband med Lövstaverkets eventuella etablering behöver bullerberäkningarna uppdateras och ta höjd för den ökade mängd transporter inom/ eller intill planområdet.

#### *Transporter med farligt gods*

Om planerna på Lövstaverket genomförs kan transporter med ammoniak köra förbi planområdet. Planförslaget tillåter balkonger inom 25 meter från Lövstavägen. Enligt *Riskbedömning för Smedshagen* (Brandkonsulten, 2021-07-08) kan ett stort utsläpp av ammoniak medföra en ammoniakhalt på 5400 ppm inom 30 meter från Lövstavägen efter 45 minuter. Det framgår inte hur snabbt en dödlig dos uppstår. I sammanhanget vill länsstyrelsen informera om att risk för dödsfall kan uppstå efter 15 minuters exponering av 2300 ppm. Därför behöver kommunen ta ställning till om det finns risk för en dödlig dos av ammoniak på aktuell plats för personer som befinner sig på balkongerna. Bedömningen behöver utgå från förväntade exponeringsvärden och den tid det tar för individer att uppmärksamma olyckan och sätta sig i säkerhet.

#### *Översvämningsrisk*

Det finns två skyfallsvägar genom planområdet enligt dagvattenutredningen. Kommunen planerar att anlägga ett dike i planområdets östra gräns för att förhindra att vatten rinner från planområdet till närliggande förskola. Diket behöver regleras i plankartan. Diket ska säkerställa en säker avrinning till befintligt grönområde öster om fastigheten. Kommunen behöver säkerställa att tillkommande vatten till grönområdet inte medför att lågpunkten bräddar mot befintlig bebyggelse.

#### Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

#### *Naturmiljö*

Inom planområdet finns värdräd med påväxt av mistel. Länsstyrelsen konstaterar att misteln är fridlyst. Den är dock varken utrotningshotad eller rödlistad och har god bevarandestatus. Misteln har spridit sig på senare år i områden runt Mälaren och är vanligt förekommande i området. Länsstyrelsen gör bedömningen utifrån mistelns bevarandestatus att avverkning av träd med mistel inte kräver dispens från artskyddsförordningen.

Inom planområdet finns en särskilt skyddsvärd säl. Särskilt skyddsvärda träd är ovanliga i vardagslandskapet och bör bevaras oavsett om de påträffas i skogsmark, odlingslandskap eller urbana miljöer. Länsstyrelsen anser att kommunen bör anpassa byggnationen så långt det är möjligt så att trädet kan bevaras. Grova, gamla eller ihåliga träd har en mycket stor betydelse för olika djur- och växtarter. Förekomsten av sådana träd är i många fall avgörande för många hotade arters överlevnad.

*Torrlägningsföretag*

Inom planområdet finns torrlägningsföretaget AB\_2\_0547 från 1931. Kommunen anger att det genom utredning och korrespondens med länsstyrelsen framgår att företaget är inaktivt. Länsstyrelsen instämmer i att torrlägningsföretaget troligtvis inte fyller någon praktisk funktion på platsen längre, men det är enbart Mark- och miljödomstolen som kan besluta om att torrlägningsföretaget ska upphöra. Kommunen bör därför skicka in en ansökan om upphävande till domstolen. Ansökan görs som ett stämningsmål.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet*Vattenskyddsområde*

Planområdet ligger inom sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde med tillhörande skyddsföreskrifter. Kommunen anger att skyddsföreskrifterna reglerar hälso- och miljöfarliga ämnen, brandfarliga vätskor och bekämpningsmedel. Dock berör även de skyddsföreskrifter som reglerar dag- och dräneringsvatten samt mark- och anläggningsarbeten planområdet. Kommunen beskriver inte hur de planerar att utforma dagvattenhanteringen från det planerade garaget under mark. Dagvattnet rinner idag till recipienten Mälaren-Görväln som har högsta prioritet enligt Stockholms läns regionala vattenförsörjningsplan. Skyddsföreskrifterna behöver därför följas i samband med anläggande och underhåll av planerad dagvattenhantering. Dagvattenhanteringen för garaget behöver därför utformas så att det går att undvika vattenförorening till Mälaren-Görväln. Kommunen behöver även dimensionera planområdets dagvattenhantering för eventuell släckvolym i händelse av brand. För mark- och anläggningsarbeten som ska ske på mark som är reglerad som annat än tomtmark i detaljplan kan tillstånd krävas hos länsstyrelsen. Undantagsregeln i 14 § skyddsföreskrifter för Östra Mälarens skyddsområde är bara tillämplig för just tomtmark.

*Undersökning om betydande miljöpåverkan*

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

*Trafikförvaltningen Region Stockholm*

Trafikförvaltningen Region Stockholm påpekar att området angränsar till Lövstavägen som trafikeras av tre busslinjer och att en busshållplats ligger i direkt anslutning till planområdet vilket gör att störning med lågfrekvent buller behöver beaktas.

Trafikförvaltningen anser att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i minst hälften av boningsrummen. Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att det är viktigt att störningen redovisas i planbeskrivningen.

#### Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

##### *Hantering av olycksrisker*

SSBF påpekar att den riskbedömning som presenteras i underlaget bygger på en tidigare utredning som gjordes för en närliggande fastighet Vitsenapen 1, Smedshagen i Hässelby. SSBF har tidigare lämnat synpunkter på inkommen riskutredning och då flera synpunkter fortfarande är aktuella kommer några upprepas från föregående yttrande (2020-07-13). SSBF påpekar att bilagd riskutredning saknar redovisning av samhällsriskerna för det aktuella planområdet och att bedömning endast görs i den äldre versionen av riskanalysen. SSBF bedömer att analysen bör kompletteras med att redovisa samhällsriskerna för det aktuella området. SSBF lyfter att persontäthet har stor påverkan på samhällsriskens konsekvensnivå och att en redovisning av denna saknas i utredningen. SSBF kan därför inte göra en rimlighetsbedömning av Brandkonsulten AB:s antaganden. SSBF bedömer också att påverkan av de riskreducerande åtgärderna för risknivån i området måste tydliggöras. För risknivåer inom ALARP skall alla rimliga åtgärder vidtas, varför det enligt SSBF behöver framgå om eventuellt fler, eller andra åtgärder, behövs.

##### *Möjlighet till räddningsinsatser*

SSBF påpekar att framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon behöver beaktas.

SSBF förordar utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning, förslagsvis med säkra trapphus, s.k. Tr2-trapphus. SSBF bedömer att det ser ut att vara svårt att utföra utrymning med hjälp av höjdfordon eftersom det inte finns någon väg på innergården. Om utrymning ändå planeras att utföras med hjälp av höjdfordon anser SSBF att uppställningsplatser samt räddningsvägar behöver anordnas så att samtliga lägenheter kan nås.

##### **Trafikverket**

Trafikverket har granskat remisshandlingarna och har inget att erinra mot ärendet.

##### **Luftfartsverket**

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

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna. Bullerutredning uppdateras med information om prognosår och eventuell påverkan på bullernivåer utifrån antagande om framtida transporter till Lövstaverket. Bullerutredning kompletteras också med bedömning av bullerstörning från busshållplats.*

*Riskutredning uppdateras med bedömning om risk vid utsläpp av ammoniak för personer som vistas på balkongerna. Kontoret kommer också tillsammans med riskkonsulten studera om samhällsrisk ska utredas och på vilken nivå.*

*Dagvattenutredning uppdateras med information om hantering av släckvolym. Föreslaget dike regleras i samrådsförslagets plankarta. Behov av reglering av dagvattenhantering från det planerade garaget ses över till granskning.*

*Avstånd till angreppspunkt från körbar väg i planförslaget överstiger inte 50 meter. Planhandlingarna förtydligas med att bebyggelsen föreslås med Tr2-trapphus. Uppställningsplatser för höjdfordon redovisas därför inte.*

*Kontoret tar med sig att ansökan om upphävande av torrlägningsföretag behöver göras till Mark- och miljödomstolen.*

*Till granskning utreds möjligheten att anpassa bebyggelsen för att bevara den särskilt skyddsvärda sälgen.*

*Planhandlingarna kompletteras utifrån resultat av uppdaterade utredningar.*

## Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

### Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden är positiv till detaljplanen.. Stadsdelsnämnden anser att detaljplanen är genomarbetad och genomtänkt och att planen har tagit hänsyn till områdets karaktär, befintliga värden och framtida behov. Det är positivt att markreservat för allmän gång- och cykeltrafik har avsatts för att säkerställa allmänhetens möjlighet att passera genom fastigheten då det främjar hållbar mobilitet och tillgänglighet i området. Förslaget stödjer också planens syfte att skapa en attraktiv och levande stadsmiljö med blandade funktioner och god arkitektonisk kvalitet.

Nämnden anser att de indragna entréerna inte bör bli för djupa då dessa kan användas som tillhåll för ungdomar eller riskera att bli

otrygga platser. Stadsdelsnämnden anser att entréerna bör utformas så att de ger en god överblick och belysning samt att behov av regnskydd hanteras av skärmtak eller utskjutande volym ovan entréerna.

Stadsdelsnämnden lyfter att de gärna tar emot eventuella träd som behöver flyttas på grund av den föreslagna byggnationen. Träden kan omplaceras på parkmark vilket bidrar till att bevara och utveckla den gröna karaktären i området och utvecklar biologisk mångfald.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

MHN anser att flera av detaljplanens aktuella miljö- och hälsofrågor har utretts och beskrivits på ett tillfredsställande sätt. Förslaget bedöms inte påverka mistelns bevarandestatus och förslag på kompensationsåtgärder för mistlar som påverkas föreslås. Risk för vibrationsstörningar i de planerade byggnaderna har utretts och skyddsåtgärder mot eventuella sådana störningar regleras i detaljplanen som en försiktighetsåtgärd.

Markprovtagningar har gjorts och de visar att halterna av markföroreningar är låga. Marken bedöms inte vara olämplig för planerad bebyggelse. MHN:s synpunkter på planförslaget gäller skyfall och utredning av buller samt provtagning av grundvatten och kompensationsåtgärder för mistel.

#### *Skyfall*

Föreslagna skyddsåtgärder mot skyfall bör regleras i plankartan. MHN påpekar att planbestämmelsen för det föreslagna diket saknas i plankartan och att en skyddsbestämmelse för diket ska läggas till där. MHN anser även att den föreslagna muren vid garaget behöver regleras i plankartan. Dessa åtgärder behövs enligt dagvattenutredningen för att hantera skyfall.

#### *Trafikbuller*

Enligt framtagna bullerutredning beräknas de ekvivalenta ljudnivåerna vid de planerade byggnadernas fasader mot Lövstavägen uppgå till uppemot 60 dBA. MHN anser att den trafikalstring det planerade kraftvärmeverket och omvandlingen av Lövsta innebär behöver tas med som förutsättning och indata i bullerutredningen. Denna komplettering i bullerutredningen behöver enligt MHN göras för att säkerställa att en god boendemiljö kan skapas och att riktvärdena i trafikbullerförordningen klaras.

MHN påpekar att det saknas en redovisning av vilket prognosår som avses i bullerutredningen och anser att prognosåret behöver redovisas i utredningen.



*Provtagning av grundvatten*

MHN bedömer att det är lämpligt att provta grundvatten under genomförandet innan länshållningsvatten kan uppstå. Projektet skulle kunna medföra länshållningsvatten som kräver ett särskilt omhändertagande. Om föroreningar påträffas i grundvattnet så behöver en underrättelse om dessa göras till miljöförvaltningen som tillsynsmyndighet.

*Påverkan på mistel*

MHN anser att de föreslagna kompensationsåtgärderna för mistel bör genomföras, för att minska den negativa påverkan på arten.

*Trafikkontoret*

Trafikkontoret ser positivt på att det förtätas med bostäder längsmed Lövestavägen som är ett utpekat urbant stråk i översiktsplanen.

Trafikkontoret anser att gränsen mellan kvartersmark och allmänplatsmark vid den befintliga utfarten inte följer de nuvarande gränserna mellan asfalt och vegetation. Detta kan enligt trafikkontoret orsaka oklarheter gällande drift- och underhåll. Trafikkontoret anser att gränsen bör justeras så den följer markens beläggning.. Trafikkontoret anser att u- och x-området mot Lövestavägen bör bli allmän platsmark för att ge staden rådighet. Planbestämmelserna behöver ses över om utfarten mot Lövestavägen tas bort enligt trafikkontorets önskemål. Trafikkontoret påpekar att x-område över bostadsgården ska följa stadens riktlinjer för utformning.

*Trafik*

Trafikkontoret önskar en tydligare redovisning av trafiken.

*Motorfordon*

I planen planeras befintlig in- och utfart mot Lövestavägen behållas. Trafikkontoret anser att den ska utgå. Den befintliga kopplingen beror på att Strandärten 22 idag huserar en verksamhet med tung trafik som inte bör köra på Mäster Karls väg. Då denna verksamhet försvinner, och de fordon som i framtiden kommer röra sig på platsen till övervägande del är personbilar, anser trafikkontoret att befintlig anslutning inte längre kommer vara motiverad. Av trafiksäkerhetsskäl bör anslutning från planområdet till Lövestavägen ske via Mäster Karls väg.

Trafikkontoret påpekar att det finns en risk att biltrafik från garaget väljer lokalgatan för vidare färd mot Lövestavägen. Trafikkontoret anser att det inte finns behov av en lokalgata, och att lokalgatan kan



utgå ur planen då utfart bör ske mot Mäster Karls väg .  
Trafikkontoret hade gärna sett en tydligare redovisning av hur  
lokalgatan är tänkt att utformas.

#### *Gång och cykel*

Trafikkontoret framför att samtliga tillkommande ytor för  
trafikanter ska följa kontorets riktlinjer gällande mått för att säkra  
om trafikanters trafiksäkerhet,  
framkomlighet och tillgänglighet.

#### *Bilparkering*

Trafikkontoret bedömer parkeringstalet som acceptabelt.  
Trafikkontoret framför ett förtydligande om samtliga huskroppar  
när garaget tillgängligt.

Trafikkontoret Framför att besöksparkering ska alltid i första hand  
ska lösas på kvartersmark.

#### *Cykelparkering*

Cykelparkeringstalet som föreslås, 2,18, är lägre än det spann som  
trafikkontoret anser ska gälla vid nyproduktioner.  
Trafikkontoret anser att ansträngningar bör göras för att komma upp  
till minst 2,5.

Trafikkontoret framför vikten av att cykelparkeringar inomhus  
placeras för att nås lätt och att cykelparkering utomhus utformas  
med väderskydd.

#### *Angöring*

Trafikkontoret framför att en tydligare beskrivning av angöring  
behöver göras inför granskningen.

#### *Avfall (trafikfunktion)*

Trafikkontoret anser att avfallshantering för samtliga huskroppar  
kan ske via Mäster Karls väg, t.ex. via miljöhus. Trafikkontoret  
önskar en tydligare redovisning av avfallshanteringen i  
granskningsskedet..

#### *Landskap*

Det är önskvärt att det förtydligas vem som ansvarar för den  
skyddade sälgen med misteln, då den står mitt i en  
planbestämelsegräns.

#### *Belysning*

Trafikkontoret ansvarar endast för belysning inom allmän  
platsmark. Trafikkontoret framför också vikten av att ta till mark för

att få plats med belysningen för att undvika plogskador på belysningsstolpar.

#### Exploateringskontoret

Exploateringskontoret är positivt till att fler bostäder byggs i området och tillstyrker förslaget till detaljplan.

Kontoret påpekar att en överenskommelse om exploatering bör upprättas mellan byggaktören och exploateringsnämnden innan detaljplanen antas. Exploateringskontoret noterar att det finns ett särskilt skyddsvärt träd (sälg) inom området. Samråd måste därför ske med länsstyrelsen enligt 12 kap 6§ MB. Exploateringskontoret anser att trädet bör beskrivas tydligare med karta och ett förtydligande kring varför trädet behöver tas ner.

Exploateringskontoret anser att parkeringstalet om 0,48 är alltför lågt och bör utredas vidare. Motsvarande resonemang gäller för cykelparkering, där avsikten är att uppfylla ett cykeltal om 2,18 cykelplatser per lägenhet, vilket är lägre än stadens krav på cykeltal.

#### Stockholms stadsmuseum (Kulturförvaltningen)

Stadsmuseet har ingen erinran mot planförslagets struktur och volymernas placering men anser att fyra våningar är en lämpligare hushöjd med avseende på omkringliggande bebyggelse.

#### Föreslagen detaljplan

bedöms inte påverka kulturhistoriska värden negativt i övrigt.

#### Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med erinran om att byggnaden mot Mäster Karls väg ska utgå till förmån för en större bostadsgård. Skönhetsrådet finner att den aktuella platsen är väl vald för bostadsbebyggelse och anser den valda skalan möjlig.

Rådet framför att man önskar en tydligare samordning mellan planförslaget och detaljplanen för Smedshagen. Detta gäller även parkerings- och

mobilitetsfrågorna som skulle ha allt att vinna på att samordnas.

Rådet framför också synpunkter på dragningen av Mäster Karls väg.

Rådet noterar även att en justering av byggnadsvolymen mot Mäster Karls väg medför att den fridlysta misteln kan bevaras.

Avslutningsvis vill rådet nämna att all tillkommande bebyggelse bör planeras med integrerade solpaneler som en del av dess gestaltning.

#### Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen framför att planerad bebyggelse ligger i närheten av Smedshagens bollplan. Idrottsförvaltningen anser att frågan kring buller- och ljusstörningar från bollplanen bör avvägas, och avskrivas, inom detaljplanearbetet.

Förvaltningen noterar att detaljplaneförslaget redovisar närheten till Smedshagens BP i planhandlingarna, och önskar att planhandlingarna kompletteras med information om närheten till Smedshagshallen när det gäller beskrivningen av platsens möjligheter för boende till rörelse och motion.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar stadsdelsnämndens synpunkter på indragna entréer och tar med sig önskemål om att nämnden gärna tar med sig eventuella träd som behöver flyttas.*

*Höjdsättning av diket regleras i samrådsförslagets plankarta. Till granskning ses reglering av åtgärder för skyddsbestämmelse och reglering av höjdsättning vid garaget över.*

*Bullerutredning uppdateras med information om prognosår och eventuell påverkan på bullernivåer utifrån antagande om framtida transporter till Lövstaverket.. Bedömning av ljudstörningar från Smedshagens bollplan beskrivs i bullerutredning och redovisas i planbeskrivning på s. 27. Kontorets bedömning är att avstånd och avskärmande bebyggelse minimerar risk även för ljusstörningar från bollplanen. Planbeskrivning kompletteras med information om boendes möjlighet till rörelse och motion i Smedshagshallen.*

*SBK noterar miljöförvaltningens önskemål om att provtagning av grundvatten bör ske i samband med planens genomförande.*

*SBK ser över gräns mellan kvartersmark och allmän platsmark vid den befintliga utfarten. SBK noterar trafikkontorets önskemål om att befintlig utfart bör utgå. Möjlighet att omarbete strukturen för att möjliggöra angöring och sophantering endast via Mäster Karls väg ses över till granskning, men stadsbyggnadskontoret delar inte trafikkontorets bedömning att trafik från parkeringsgaraget i hög grad skulle välja befintlig utfart istället för den signalreglerade korsningen.*

*Parkeringstal för bil och cykel ses över till granskning för att följa stadens riktlinjer i stadens parkeringsstrategi. Planhandlingar kompletteras med mer detaljerad redovisning kring lokalisering av tillgänglig angöring och sophantering.*

*Inmätning av den skyddsvärda sälgen och stammarna hamnar delvis på allmän platsmark och delvis på kvartersmark. Möjlighet att anpassa bebyggelsen för att bevara sälgen utreds till granskningsskedet. Planhandlingarna kompletteras med tydligare beskrivning av trädet.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar Stadsmuseets synpunkt om våningsantal. Kontorets bedömning är att en skala om 5 våningar för delar av bebyggelsen är lämpligt med hänsyn till befintlig och planerad bebyggelse inom Smedshagen och Lövvästvägens väl tilltagna sektion.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar Skönhetsrådet önskemål om större bostadsgård. Kontorets bedömning är att förslaget innehåller en balans mellan bebyggelse och gårdsyta. Marken inom Smedshagen är i privat ägo och planering för utveckling av fastigheten har pågått sedan 2016. En omdragning av Mäster Karls väg på Smedshagens fastighet bedöms därför inte vara aktuell.*

### **Övriga remissinstanser**

#### **Stockolm Vatten och Avfall (SVOA)**

##### *Vatten*

Det finns kapacitet i SVOAs befintliga dricksvattenledningsnät i området. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +30 m. Sådan tryckstegring bekostas inte av SVOA.

##### *Dagvatten*

Det finns kapacitet i SVOAs befintliga dagvattenledningsnät i området för att hantera angivna flöden från fastigheten.

##### *Spillvatten*

SVOA upplyser om att kapacitet saknas i det befintliga spillvattenledningsnätet för att omhänderta ytterligare spillvattenflöden som exploateringen innebär. Utredning och åtgärder krävs innan anslutning kan ske.

SVOA vill även poängtera att avledning av spillvatten med självfall inte tillåts för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten.

##### *VA-anslutning*

När anslutning är möjlig förutsätts det ske till de befintliga servislägena för vatten-, spillvatten och dagvatten i Mäster Karls väg. Det kan bli aktuellt att dimensionera upp vattenledningen. Fastighetsägaren ansöker om anslutning till det kommunala VA-nätet genom att inkomma med servisanmälan till SVOA.

*Dagvattenhantering*

SVOA har tagit del av dagvattenutredningen för området och granskat denna utifrån Stockholm stads checklista för fullständiga dagvattenutredningar och har inget att erinra.

*Övrigt*

SVOA anser att underjordiska garage i första hand bör 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 underjordiska garage kan det krävas intern pumpning av spillvattnet, sådan anordning bekostas och installeras av byggaktör.

*Avfall*

SVOA uppmantrar till att en utredning gällande maskinell hantering görs i första hand. All insamling av förpackningar ska ske fastighetsnära senast år 2027 därav behöver det även planeras och möjliggöras för källsortering av förpackningar i fastigheten. Därför anser SVOA att planbeskrivningen till granskningskedet bör kompletteras med detaljer om fastighetsnära insamling för att det ska genomföras vid bygglovet.

SVOA förordar att alla fraktioner som behöver samlas in fastighetsnära ska listas i planbeskrivningen för att det ska bli tydligt för byggaktörerna, vilket leder till att fastighetsbolag inte behöver bygga om sin fastighet efter år 2027. Enligt Boverkets byggregler ska avståndet från entréer till avlämningsplats för flerbostadshus inte överstiga 50 meter för restavfallet.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen. SVOA ser positivt på att det genom kvartersgatan finns möjlighet att hämta avfall och sedan köra vidare utan att vända. Angöringsplats ska vara anordnad så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformad så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt.

*Stockholm Exergi*

Intill detaljplaneområdet, i Lövestavägens körbana, planerar Stockholm Exergi för att lägga 2 st fjärrvärmeledningar med dimension DN 1100/DY 1300. Byggväg planeras på allmän platsmark norr om Lövestavägen och ledningarna, mot fastigheten Strandärten 22. Fjärrvärmeledningar och byggväg passerar infarten till planområdet och om genomförandetider sammanfaller bör samordning ske kring trafikfrågor. För undermarksanläggningar och produktionsanläggningar har Stockholm Exergi ingen erinran.

**Ellevio AB**

Ellevio har lokalnät i området och ansluter befintlig verksamhet på fastigheten. Ellevio har lokalnät 11kV och regionnät 33kV markförlagt kabelstråk längs med och söder om fastighetsgränsen i och på norra sidan av GC-banan. Kabelstråket passerar över fastigheten vid dess utfart till Lövstavägen. Ellevios regionnätsledning 33kV kommer så småningom att spänningshöjas till 110kV, och därför rekommenderar Ellevio ett skyddsavstånd på 10 meter från kablarna till byggnad för stadigvarande vistelse, med avseende på magnetfält. Ellevio lyfter att befintliga anläggningar ska beaktas i planarbetet. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas enligt Ellevio av beställare. Ellevios områdesansvarig önskar tidigt kontakt för avstämning av framtida effektbehov.

**Hyresgästföreningen Hässelby-Vällingby**

Hyresgästföreningen Vällingby är positiv till att det uppförs hyresrätter i fastigheten Strandärten 22 i stadsdelen Hässelby villastad. Hyresgästföreningen föreslår att volymen mot Mäster Karls väg utgår. Detta med tanken att det ska uppföras en lektya och en parkeringsyta, som det inte finns med nuvarande förslag, samt att det ska bidra till en bättre gårdsmiljö. Hyresgästföreningen framför att möjligheten till laddmöjligheter för bil beaktas i förslaget. Hyresgästföreningen framför slutligen att Strandärten 22 behöver samordnas med planarbeten mot Smedshagen, vilket föreningen anser inte framgår eller behandlas av förslaget.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*SVOA:s synpunkter angående spillvatten och lastzon för hämtfordon är noterade. Planhandlingarna kompletteras till granskning med lokalisering av fastighetsnära källsortering. Stadsbyggnadskontoret tar med sig frågan om samordning av trafikfrågor vid Stockholm Exergis omläggning av fjärrvärmeledningar och genomförande av detaljplanen för Strandärten.*

*Ellevios uppgifter om spänningshöjning av regionnätsledningar och skyddsavstånd beaktas i det fortsatta planarbetet.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar Hyresgästföreningens synpunkter om att volymen mot Mäster Karls väg ska utgå. Kontorets bedömning är att samrådsförslaget innebär en lämplig avvägning av bebyggelse och gårdsyta och att möjlighet att tillskapa lektya inom planområdet finns. Vad gäller markparkering så bedömer staden att parkering i garage under mark innebär ett mer effektivt markutnyttjande. Möjligheter för laddning av elbilar hanteras inte i detaljplaneprocessen. Framtagande av detaljplaner för*

*Smedshagen och Strandärten sker i två skilda processer då planarbetet för Smedshagen startade 2016.*

### **Övriga, ej sakägare**

#### **IL**

Synpunktslämnaren tycker att planen på att uppföra 5 stycken 5-våningshus på en yta som en tårtbit är vansinnigt. Ett av husen placeras precis mot befintliga lägenheter på Mäster Karls väg och de övriga mot Lövestavägen, med utsikt rätt över vägen mot villorna på andra sidan.

#### **CHB**

Synpunktslämnaren uttrycker stor besvikelse. Hen hade hoppats på ett vård- och omsorgsboende.

#### **EB**

Synpunktslämnaren uttrycker stor besvikelse. Hen hade hoppats på ett vård- och omsorgsboende. Synpunktslämnaren anser att det är trist att kommunen först går ut med att det ska bli vård- och omsorgsboende och sedan ändrar till vanliga lägenheter.

#### **BP**

Synpunktslämnaren anser att byggnaderna kommer att skymma befintlig bebyggelse och det inte är bra att bygga bostäder så nära en mycket trafikerad väg. Människor vill inte bo så kompakt. Hen framför att radhus- och villaområdet håller på att försvinna. Synpunktslämnaren förstår att nya bostäder behövs men anser att man då bör ta marken som ligger utmed pendeln.

#### **AE**

Synpunktslämnaren anser att det idag finns en stor brist på villor i Stockholm. Synpunktslämnaren anser att det inte är önskvärt att folk blir tvingade att ha en boendeform de inte önskar sig och anser att staden borde ägna sig mer åt att bygga villor som det är störst brist på. Synpunktslämnaren anser att antalet parkeringsplatser på 0,5 bilar/lägenhet är alldeles för lite. Synpunktslämnaren anser att staden har tillämpat 0,7 bilar/lägenhet under 40 års tid och att även detta har varit för lite och lett till att gatorna i området snabbt fylls på parkerade bilar med ett helt onödigt skapat P-kaos som följd. Att minska normen ännu mera anser synpunktslämnaren är olämpligt. Åsikten att kollektivtrafik på något sätt kan ersätta alla sorters resor anser synpunktslämnaren vara felaktig. Bilen och P-platsen behövs även fast tex kollektivtrafik kan fungera väl till arbetet. Synpunktslämnaren anser att p-talet bör vara 2 st per lägenhet där några av platserna reserveras för gäster. Ett eventuellt överskott av



platser kommer snabbt att kunna användas till något annat. En lägre p-norm anser hen orsakar problem.

Synpunktslämnaren anser även att Lövstavägen idag har köer och att vägen behöver byggas ut.

Synpunktslämnaren önskar en tydligare redovisning av den östra utfarten.

Synpunktslämnare anser att kravet på bullerdämpande fönster/fasad dimensioneras för fyrfilig väg 70km/h för att försäkra sig om att bostäderna är framtidssäkrade med god boendemiljö.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att platsen är lämplig för bostadsbyggelse i flerbostadshus och att föreslagen exploatering utgör en lämplig balans mellan bebyggelse och gårdsyta. Avståndet till villorna söder om Lövstavägen gör att kontoret bedömer att dessa inte kommer att påverkas negativt av den föreslagna bebyggelsen vad gäller insyn eller möjligheter till utblickar.*

*Detaljplanens förhållande till antalet parkeringsplatser för bilar per bostad grundar sig i stadens parkeringsstrategi, gröna parkeringstal, antagen av kommunfullmäktige. Frågan är inte en sak för stadsbyggnadskontoret att ta ställning till inom ramen för ett detaljplanearbete utan är en politisk viljeriktning för staden i stort. Planförslaget följer även stadens framkomlighetsstrategi.*

*Kontoret motsäger inte att trafikproblem med köbildning finns för Lövstavägen. Kontoret konstaterar samtidigt att behovet av nya bostäder är stort i staden och för att tillgodose detta har staden ett högt uppsatt bostadsmål. Nya bostäder behöver planeras på platser i Stockholm även där trafiken inte löper fritt. Frågor kring utbyggnad av Lövstavägen med fler filer och behov av cirkulationsplatser hanteras inte i detta detaljplanearbete.*

*Den utfart som redovisas i planförslaget är en befintlig in- och utfart. Stadsbyggnadskontoret bedömer att in- och utfart för boende till parkeringsgarage främst kommer att ske via Mäster Karls väg och att utfarten mot Lövstavägen ska användas för sophantering och tillgänglig angöring till entréerna mot Lövstavägen. Möjlighet till utfart för dessa trafikrörelser bedöms inte utgöra en negativ påverkan på Lövstavägens framkomlighet.*

*Bedömning av behovet av vård- och omsorgsboende vid markanvisning av stadens mark görs av äldreförvaltningen. I bedömningen utgår förvaltningen från befolkningsprognoser och*

*demografisk utveckling i respektive stadsdelsområde. För västerort bedömer äldreförvaltningen att det finns ett överskott av särskilda vårdboende för äldre och planen möjliggör därför ändamålet bostäder i vilket det ryms skilda boendeformer som studentbostäder, ungdomsbostäder och seniorbostäder.*

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att fastigheten är lämplig att utveckla för bostadsändamål. Inför granskning kommer en anpassning av bebyggelsestrukturen studeras för att skapa en mer sammanhållen gårdsyta och kontoret ser över möjligheten att bevara en särskilt skyddsvärd säl. Angöring till bebyggelsestrukturen kommer också att ses över. Stadsbyggnadskontoret kommer att fortsätta utreda bostadsbebyggelsens lämplighet utifrån aspekterna buller, risk och översvämning.

De huvudsakliga intressekonflikterna handlar om den föreslagna exploateringsgraden och påverkan på en särskilt skyddsvärd säl i fastighetsgräns mot Mäster Karls väg där några synpunktslämnare och remissinstanser anser att volymen mot Mäster Karls väg bör utgå. Stadsbyggnadskontoret bedömer även fortsättningsvis att planförslaget redovisar en lämplig avvägning mellan bebyggelse och gårdsyta men ser över möjligheten att anpassa bebyggelsestrukturen något.

### **Föreslagna förändringar**

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

- Dagvatten, påverkan på vattenskyddsområde och översvämning.
- Trafikbuller
- Risk kopplat till sekundärled för farligt gods
- Bebyggelsens placering
- Reglering i plankarta av skyddsåtgärder mot översvämning.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att bebyggelsen får en mer sammanhållen gårdsyta och påverkan på det särskilt skyddsvärda trädet minimeras.

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

Louise Heimler  
planchef

Matilda Toft  
stadsplanerare