

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för Solhem 16:1 i stadsdelen Solhem, Dp 2015-08656**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
<b>Inkomna synpunkter &amp; stadsbyggnadskontorets ställningstagande. 2</b>	
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>18</b>

### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra cirka 135 lägenheter med verksamheter i bottenvåningarna samt att förändra områdets gatustruktur för att åstadkomma en god och säker trafiklösning. En förutsättning för genomförandet är att befintlig bostadsbebyggelse inom planområdet rivs.

Planförslaget sändes ut på samråd 2017-09-26 – 2017-11-07.

Under samrådet har 28 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter främst gällande buller, risk, dagvatten och skyfall. Ett flertal sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att bebyggelsens volym minskas och befarar att trafik- och parkeringssituationen i Spånga centrum kommer förvärras som en följd av exploateringen.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer huvudsakligen följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: trafikbuller inverkan på befintlig bostadsbebyggelse, hantering av Stinsbacken, ny placering av ytan för elnätstation.

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

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Planen syftar till att möjliggöra cirka 135 lägenheter med verksamheter i bottenvåningarna samt att förändra områdets gatustruktur för att åstadkomma en god och säker trafiklösning. En förutsättning för genomförandet är att befintlig bostadsbebyggelse inom planområdet rivs. Den tillkommande bebyggelsen ska ha plats för verksamhetslokaler mot både Bromstensvägen och Spånga Kyrkväg. Kvarteret som i själva verket är en enda byggnad utformas och bryts upp i mindre volym så att det landar naturligt i Spånga centrum's brokiga karaktär. Bebyggelsen får variation i gestaltningen och yta för elnätstation tillskapas.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2017-09-26 - 2017-11-07. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i lokalen Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4. Förslaget visades även på Spånga bibliotek, Värsta allé 12 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen *Mitt i Spånga* tisdag 26 september 2017. Samrådsmöte hölls 10 oktober 2017 i Fyrkanten där fyra personer närvarade.

### Inkomna synpunkter & stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. För att läsa yttrandena i sin helhet hänvisar stadsbyggnadskontoret till planakten för projektet, dnr. 2015-08656. Planakten finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje synpunkt.

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken, att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs och att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet med avseende på buller, farligt gods, geoteknik med koppling till vibrationer samt översvämningssrisk. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

### Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

### Riksintresse

Planområdet ligger inom riksintresse för Bromma flygplats influensområde. Detta innebär att det finns höjdbegränsningar för området för att flygsäkerheten inte ska äventyras. Anläggningar av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av dessa. Av planbeskrivningen behöver en beskrivning av berörda riksintressen framgå.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Bällstaån pekas ut som berörd vattenförekomst och recipient för dagvatten från hela planområdet. Beskrivningen av miljökvalitetsnormer och status för vattenförekomsten är tillräcklig i dagvattenutredningen och planbeskrivningen. Länsstyrelsen vill påminna om att det finns ett stort åtgärdsbehov idag i Bällstaån. Dagvattenutredningen beskriver dagsläget som att planområdets dagvatten helt ofördröjt och orenat leds ut till recipienten. Kommunen behöver bedöma hur stort förbättringsbehovet är för Bällstaån och vad den planerade exploateringen innebär i förhållande till förbättringsbehovet. Det finns bra underlagsmaterial i dagvattenutredningarna som kommunen inte har använt sig av. Kommunen behöver ange i planbeskrivningen vilka åtgärder som kommer att genomföras samt vilka konsekvenser dessa medför. Kommunen behöver till nästa planskede säkerställa att tillräckligt med åtgärder genomförs för att miljökvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas.

### Dagvattenhantering

Dagvattenutredningen 1 (Spångaviadukten) visar att hänsyn tagits till 20 millimeters fördröjningskravet enligt Stockholms stads nya dagvattenstrategi. Det ger goda förutsättningar för att klara en minskning av utsläpp till Bällstaån. Från gatuplanen kommer en minskning av flöden och mängden föroreningar att vara positivt för möjligheten att nå miljökvalitetsnormen i Bällstaån. Huruvida kommunen kommer att tillämpa hela eller delar av de föreslagna åtgärderna framgår dock inte av planhandlingarna och behöver förtydligas. Dagvattenutredning 2 (Spånga Öst) beskriver situationen i det aktuella planområdet. I denna utredning tillämpas också 20 mm fördröjningskravet. Beräknade halter och mängder föroreningar som planområdet kommer att släppa ifrån sig med eller utan dessa åtgärder visar att det är bra förslag. Hur åtgärderna

kommer att regleras i planen framgår inte tydligt i planbeskrivningen och måste förtydligas till granskningsskedet. Utredningarna bör även justeras då punkthuset inte längre ingår i aktuellt planförslag.

## Hälsa och säkerhet

### Buller

Området är utsatt för buller från väg- och spårtrafik från Mälarbanan, Bromstensvägen och Spångaviadukten. Planen påbörjades efter 2 januari 2015 och Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande (SFS 2015:216) tillämpas i bedömningen av om planen blir lämplig ur bullerhänseende. Då planen påbörjades efter 2 januari 2015 blir ändringarna i förordningen tillämpliga (SFS 2017:359). För att riktvärdena som anges i planbeskrivningen ska överensstämma med bullerförordningen (2015:216) behöver texten i planbeskrivningen redigeras. Både texten som gäller riktvärden och ljudnivå utanför fönster behöver redigeras. Länsstyrelsen anser att kommunen bör använda bullerutredningen som underlag. I planbeskrivningen anges att bostäder i slutna kvarter har goda förutsättningar att klara bullerkraven enligt Stockholmsmodellen. Rapporten Trafikbuller i bostadsplanering (2007:23) om Stockholmsmodellen utgavs 2007, vilket innebär att flera lagändringar vad gäller buller har skett efter det. Bullerutredningen visar att riktvärdena enligt Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggande (SFS 2015:216) kan klaras med speciallösningar. Enligt planbeskrivningen har projektet reviderats och ett punkthus är inte längre aktuellt. Kommunen bör därmed ta bort denna del i bullerutredningen. Enligt bullerutredningen kan riktvärdena klaras med bland annat balkonginglasningar. Länsstyrelsen avråder från inglasning av balkonger där mer än 75 % av varje balkong är inglasad. Hur stor andel av balkongerna som är inglasade behöver därmed kompletteras. Då åtgärderna med inglasad balkong, terrasskärm och portik är en förutsättning för att riktvärdena ska kunna uppnås i planen behöver kommunen reglera detta på plankartan. Även vilka riktvärden som ska uppnås t.ex. att hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en tyst sida bör regleras på plankartan. Kommunen kan med fördel även precisera med riktvärden vad som menas med tyst sida.

### Geoteknik, ras och skred och vibrationer

Marken inom planområdet består huvudsakligen av postglacial lera med ett mycket varierat jorddjup. Kommunen har en ambition att byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån inte överstiger riktvärdena. Med hänsyn till planområdets närhet till Mälarbanan och den planerade spårutbyggnaden är det särskilt viktigt att kommunen utreder vibrationer, geoteknik och ras och

skred. Det ska anges vilka riktvärden som gäller samt säkerställas genom en planbestämmelse på plankartan. Till granskningsskedet ska även förutsättningarna klargöras och markens lämplighet med eventuella åtgärder visas. Detta gäller geoteknik, ras och skred. Även dess funktion med anledning av vibrationer från Mälarbanan ska säkerställas till granskningsskedet.

#### Översvämningsrisk

Planområdet ligger nära Bällstaån där det föreligger översvämningsrisk. Länsstyrelsen anser att bebyggelse i närheten av ån således behöver ske enligt Länsstyrelsens Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholm län- med hänsyn till risken för översvämnning. Länsstyrelsen rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse samt samhällsfunktioner av betydande vikt behöver placeras ovanför nivån för beräknat högsta flöde (BHF). Även bebyggelsens grundläggning/grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till vattendraget att den inte riskerar att hamna under den rekommenderade nivån. Normalt bör inte underkant på grundsula eller platta (grundläggningsnivån) tillåtas under den angivna nivån, men avsteg kan göras i vissa fall, exempelvis om detaljplanen ställer krav på skyddsåtgärd så som skyddsvall eller vattentät grundkonstruktion.

I planhandlingarna beskrivs utbredningen av marköversvämnningar från ett 100-årsregn. I planhandlingarna saknar Länsstyrelsen dock en beskrivning av hur planområdet påverkas av ett beräknat högsta flöde, BHF i Bällstaån. Länsstyrelsen har under granskningstiden samrått med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, SMHI och DHI gällande om och hur en kartering av BHF är lämplig att rent tekniskt kartera för att beräkna översvämnning i området. Samtliga är eniga om att högsta dimensionerande flöde behöver utredas för att på ett korrekt sätt bedöma översvämningsrisken från Bällstaån. I studien Dimensionerande flöden för Bällstaån – Bedömning av detaljplaner (DHI, 2017) beskrivs att Bällstaån är en kraftigt modifierad vattenförekomst, med stor andel kulvertering och stor andel dagvattenavrinning. Baserat på detta anser kommunen att Bällstaån snarare kan betraktas som ett öppet dagvattensystem och att Länsstyrelsens rekommendationer då inte gäller. Det kan finnas likheter mellan naturliga och artificiella vattendrag, men utöver detta finns det väsentliga skillnader mellan de två. Då det finns andra källor till det strömmande vattnet i Bällstaån än dagvatten från hårdgjorda ytor är ån enligt SMHI:s klassificering för svenska vatten en vattenförekomst. Länsstyrelsen anser således att Bällstaån ska ses som ett vattendrag och att den fysiska planeringen ska ske i enlighet med Länsstyrelsens rekommendationer. När ett högsta beräknade flöde studeras

kombineras händelser som bedöms kunna inträffa samtidigt. Faktorerna nedan är exempel på ytterligare aspekter som kan påverka utbredningen av ett högsta dimensionerande flöde men som inte inkluderas i utredningen av ett 100-årsregn. Vid beräkning av ett BHF, inkluderas exempelvis hög nivå i utloppsrecipienten Bällstaviken samt en hög mättnadsgrad i jorden som innebär att markens infiltration är mycket låg. För ett område med stor andel hårdgjord yta kommer skyfall att ge en dominerande effekt på flödesförändringen i ån, men ändå kommer även andra faktorer fortfarande ha en stor inverkan. Exempelvis är de kulverterade delarna av Bällstaån fulla redan vid ett 100-årsregn, vilket leder till att dagvattenledningarna blir fulla och avledningen ökar till låglänta områden. Utflödet vid kulvertens mynning blir då även kraftigare. I ett avslutande resonemang i studien Dimensionerande flöden för Bällstaån – Bedömning av detaljplaner (DHI, 2017) beskrivs ställningstagandet att det inte är givet att ett BHF enligt Flödeskommitteens riktlinjer kommer ge värsta tänkbara översvämningssituation för ån. Problemen kan bli större vid ett s.k. ”Köpenhamnsregn”. I studien framförs även att vid bedömning av högsta möjliga översvämningssnivå bör även andra typer av olyckshänder beaktas som kan påverka översvämningens nivå, så som blockerade kulvertar. Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande underlag inte bedöma planens lämplighet avseende risken för översvämning. Inför ett antagande av planen behöver kommunen utreda hur planerad bebyggelse påverkas av ett högsta dimensionerande flöde i Bällstaån. Baserat på denna utredning behöver kommunen därefter implementera eventuella riskreducerande åtgärder och bestämmelser i plankarta. I planbeskrivningen behöver intentioner och det som inte går att reglera i plankartan införas. Exempelvis kan vissa skyddsåtgärder vara svåra att genomföra på detaljplanenivå, då det istället kan vara relevant med storskaliga lösningar för ett avrinningsområde.

### Rådgivande synpunkter

#### Kulturmiljö

Planen förutsätter rivning av två byggnader i funktionalistisk stil från 1930- och 1940-talet. Den antikvariska utredningen konstaterar att det är två välbevarade flerbostadshus från folkhemsepoken, av en typ som återfinns i de flesta bostadsområden från denna tid. De representerar kulturhistoriska värden från främst lokal synpunkt, i egenskap av att de avspeglar områdets utbyggnad vid tiden kring andra världskriget, har en välbevarad arkitektur samt inrymmer en lokal som varit biograf. Det finns även kulturhistoriska värden i den rest av gamla landsvägen mot Spånga kyrka som återfinns öster om byggnaderna. Husen har länge varit föremål för rivning då de är planstridiga i den detaljplan från 1970 som möjliggör gata och



parkering. Trots det, kan Länsstyrelsen konstatera att det finns värden från kulturhistorisk synpunkt som nu får ge vika för ny bebyggelse utan att någon befintlig del har integrerats. Inte heller den kvarvarande sträckan av den gamla landsvägen bevaras. Planen kan därmed inte sägas ta hänsyn till platsens kulturvärden. Husen kan dock inte betraktas som omistliga, men förslaget medför en negativ påverkan på den lokala kulturmiljön.

#### Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte kan antas innebära betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

#### Övriga synpunkter

Då utbyggnad av Mälarbanan pågår anser Länsstyrelsen att det är viktigt att kommunen har en dialog med Trafikverket angående byggetablering, byggtrafik och framkomlighet i samband med genomförandet av planen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Synpunkterna har noterats. Erforderliga utredningar och komplettering av redan genomförda utredningar görs. Planhandlingarna kompletteras utifrån resultatet av dem, dock kommer planen ej tillgodose kravet på högsta dimensionerat flöde.*

#### Trafikförvaltningen (SLL)

SSL ställer sig positiva till förslaget som förbättrar framkomligheten för kollektivtrafiken, men påpekar att hänsyn ska tas till förvaltningens riktlinjer RiBuss. SSL önskar att angöringszonerna runt kvarteret utformas och planeras på ett sådant sätt att framkomligheten för den passerande busstrafiken inte äventyras. Förvaltning önskar även att avgränsningen av detaljplanen ses över med hänvisning till den kommande planeringen av Spånga bussterminal.

Avseende buller och vibrationer anser förvaltning att planhandlingarna bör kompletteras med en beskrivning om hur de tillkommande bostäderna påverkas av buller från busstrafiken.

Vidare påpekas att bostäderna bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller hålls i sovrum. Därtill anser SSL att riktvärden för maximal vibrationsnivå inomhus bör regleras i detaljplanen.

Gällande cykeltrafik önskas att standarden på de tillkommande cykelbanorna beskrivs i planhandlingarna samt att de får den utformning som i övrigt gäller för stadens pendlingscykelstråk.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Efter ombyggnationen kommer lutningen för Spånga Kyrkväg som maximalt vara 5%. Intensionen med angöringsfickorna är att de ska förhindra att fordon stannar i körbanan. Körbanans bredd på viadukten är 7,0 meter, längs med den här sträckan förkommer inga angöringsfickor. Under resterande stäcka på Spånga Kyrkväg är bredden på körbanan 9,6 meter, angöringsfickor längsmed denna stäcka är 2 meter breda. Längs med Bromstensvägen är körbanans totala bredd 7 meter, här är angöringsfickan 2,5 meter. Utifrån rådande situation bedöms framkomligheten för busstrafiken förbättras.*

*E-områdets placering flyttas och planens avgränsning mot Bromstensvägen ses över.*

*En vibrationsmätning tas fram och planhandlingarna kompletteras utifrån resultat av den. Detaljplanen möjliggör att gällande trafikbullerförordningen kan efterlevas.*

*Planhandlingarna förses med tydligare grafiskt material.*

**Storstockholms Brandförsvär (SSBF)**

SSBF ställer sig frågande till varför inte samtliga riskreducerande åtgärder som föreslagits i riskutredning tagits med i planhandlingarna, därtill noteras att information om det framtida avståndet till Mälarbanans närmaste spår saknas. Vidare påpekas brister i riskutredning kopplat till följbaheten i beräkningarna.

Gällande räddningsinsats måste det i detaljplanen säkerställas att utrymning kan ske med räddningstjänsten stegutrustning om inte husen är utrustade med TR-2-trapphus. Även tillgång till släckvatten är nödvändig.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Avståndet mellan den tillkommande bebyggelsens fasad och det närmaste spåret efter Mälarbanans ombyggnation är 43 meter. Riskutredningen förtydligas med avseende på beräkning av samhällsrisk. Största lutning på gatan är 5 %.*

*Samtliga riskreducerande åtgärder som föreslås i utredningen kommer säkerställas på plankartan.*

**Trafikverket**

Trafikverket noterar att Bromma flygplats inte behandlas som riksintresse i planen,

Avseende buller, vibration och risk anser verket att prognoser för 2040 skall användas istället för 2030 och att även andra faktorer kan vara relevanta att beakta. Därtill anser Trafikverket att det är



motiverat att bestämmelse om högsta tillåtna vibrationsnivåer inför i detaljplanen och tillägger att buller- och vibrationsstörningar upplevs förstärka varandra.

Gällande cykelstråk anser verket att planhandlingarna tydligare måste visa hur den kommande utbyggnaden av ett regionalt cykelstråk längs Bromstensvägen inte försvåras i detaljplanen. Vidare saknas en studie på hur parkeringssituationen för cyklar ska förbättras i Spånga centrum.

Trafikverket vill att staden observerar att elnätstationen ska ligga minst 15 meter från närmsta spårmitt och att utrymmet för det ska vara disponerat på så att uppförande och underhåll klaras på egen fastighet.

Slutligen önskar verket att samordning i samband med byggnation binds i exploateringsavtal mellan byggherren och staden. Samordning gäller byggetablering, byggtrafik och framkomlighet för kollektivtrafik.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Planhandling kompletteras med information om samtliga riksintressen. Bestämmelse om högsta vibrationsnivå införs i planhandlingarna. Tydligare redovisning av gaturummets planerade utformning tas fram. E-områdets placering flyttas. Samordningsfrågor hanteras av exploateringskontoret och denna synpunkt vidarebefordras dit.*

#### **Försvarmakten**

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

#### **Luffartsverket**

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

#### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

##### **Stadsdelsnämnden**

Stadsdelsförvaltning ser positivt på den ökade tryggheten som bebyggelsen väntas bidra till samt att en vegetationsskärm sparas mellan den nya bebyggelsen och Solhem villastad. I övrigt har förvaltningen inget att erinra.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats.*

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Miljöförvaltningen delar naturvärdesinventeringens slutsats att den rödlistade asken i planområdets östra del är viktig för den biologiska mångfalden och bör bevaras. Av den anledning önskar förvaltningen en tydligare redogörelse för hur de rödlistade askarna ska hanteras i det fortsatta planarbetet.

Gällande markföreningar önskas att planförslaget kompletteras med en miljöteknisk markundersökning för att klargöra typen och omfattningen av de eventuella föreningar, samt förslag på åtgärder för dessa.

Miljöförvaltningen har även noterat att planhandlingarna saknar en redogörelse för hur energi- och klimatfrågor har hanterats i planarbetet och hur planen förväntas bidra till stadens mål för detta området. Därtill anser förvaltning att planen ska kompletteras med uppgifter på hur solceller möjliggörs och hur bebyggelsens formfaktor påverkar energiförbrukningen.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. Planhandlingarna kompletteras med tydligare konsekvensbeskrivning för naturvärdena samt energi och klimat. En miljöteknisk markundersökning genomförs, efter rivning av befintlig bebyggelse kommer ytterligare undersökning genomföras. En komplett bild av föreningssituationen kommer således finnas tillgänglig i ett senare skede.*

**Trafikkontoret**

Trafikkontoret påpekar att det är viktigt att de omdanade gatornas sektioner får tillräcklig bredd för att möjliggöra angörings- och parkeringsfickor som inte står i konflikt med gående och cyklist. Trafikkontoret önskar samråd kring de framtida korsningsutformningarna samt samarbete kring andra angränsande projekt. Kontoret anser inte att bebyggelseförslaget uppfyller gröna parkeringstal då det inte innehåller mobilitetstjänster.

Gällande innergården finner kontoret att den är för smal och för liten. Avsaknad av solljus, begränsade ytor för lek och otvunget umgänge är några av de faktorer som bidrar den bedömningen.

Trafikkontoret anser att vägens omdaning innebär att en försämring i läsbarheten kopplat till Spånga centrums, i övrigt, organiska vägnät samt att befintliga gatans charm försvinner. Vidare rekommenderar kontoret att förgårdsmarken antingen tas bort eller utökas så att den får en tydlig funktion och distinkt gräns mot den allmänna gatan. Trafikkontoret önskar att inga kommunala belysningsstolpar placeras på kvartersmark och upplyser att

kontoret alltid ska bli informerade om förändringar i gatubelysningen.

Gällande sopsugen anser trafikkontoret att det är viktigt att anslutningspunkten studeras noggrant och att den inte när beroende av en slang liggandes över en gång- eller cykelbana.

Slutligen anser kontoret att bullerfråga behöver utredas grundligt och att det är viktigt att bobara ljudnivåer uppfylls i samtliga rum.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. Planhandlingarna kompletteras med tydligare grafiskt material över gaturummets planerade utformning. Stadsbyggnadskontoret är medveten om gårdens bristfälliga egenskaper. Bostadsgården är bullerskyddad till skillnad från den utemiljö som finns vid den befintliga bebyggelsen. Reflekterande fasadmaterial kan till viss del hjälpa miljön. Gränsen för kvartersmark justeras så att gatumarken möter fasadlivet.*

### **Stockholms Stadsmuseum**

Museet anser att en omdragning av Spånga kyrkväg är acceptabel om sammanhanget med de anslutande vägarna Stormbyvägen och Sörgårdsvägen fortfarande är tydligt avläsbart.

Stadsmuseet avstyrker de delar av planen som innebär en rivning av befintlig bebyggelse men att bedömer att kvartersmarken kan bebyggas med nya hus som anpassar sig till områdets karaktär avseende byggnadsstruktur och volym. Liggande förslag på bebyggelse bedöms påverka stadsbilden negativt på grund av sina massiva volymer och slutna karaktär.

Museet anser att befintlig bebyggelse har sådana kulturhistoriska värden att PBL 8:13, 8:14 och 8:17 kan tillämpas och att den således inte borde kunna beviljas rivningslov enligt PBL 9:34. Slutligen bedömer Stadsmuseet att förslaget inte uppfyller kraven i PBL 2:6.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. Stadsbyggnadskontoret prövar möjligheten till rivning av befintlig bebyggelse mot PBL 9:34. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att exploateringsgraden är högre än befintlig bebyggelse men gör avvägningen att samhällsvinsten med ett utökat antal bostäder i ett sådant kollektivtrafiknära läge väger tyngre än de kulturhistoriska värdena i det här fallet. Spånga centrum har bebyggelse från olika tidsepoker där varje tillskott speglar sin nutida anda. Ytterligare en aspekt som talar för en förändring på platsen är den bullersituation som råder för befintlig bebyggelse vilken inte lever upp till dagens standard.*

**Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

Rådet ser problematiskt på att det eftersatta underhållet och det faktum att bebyggelsen saknat byggrätt sedan 1970-talet skapat ett generellt problem och att det är viktigt att förhållningssättet inte blir prejudicerande. Rådet önskar att staden, med ett tydligt myndighetsperspektiv, bevakar skötselfrågan.

Vidare anser rådet inte att den historiska läsbarheten skulle gagnas av att föreslagna byggnadsdetaljer imiterar den befintliga bebyggelsen.

Gällande utformning anser rådet att förslaget borde anpassas bättre till Spånga centrums struktur och skala och att ett nytt förslag krävs med en bearbetad gestaltning och färgsättning, anpassad volym och en struktur som i högre grad fångar fördelarna i ett halvslutet kvarter, framför allt utan att skapa baksidor. Rådet trycker på att bebyggelsens höjd måste bättre förhålla sig till den befintliga och platsen i mötet med Spånga Torgväg särskilt studeras så att den ges en både trivsamt utformning och utgör ett värdigt fondmotiv.

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande form.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats och planbeskrivningen uppdateras med utgångspunkt från ovanstående. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att exploateringsgraden är högre än befintlig bebyggelse men gör avvägningen att samhällsvinsten med ett utökat antal bostäder i ett sådant kollektivtrafikhärläge väger tyngre än de kulturhistoriska värdena i det här fallet. Arbete med utformning allmän platsmark under viadukten genomförs för att ingen sida ska framstå som en baksida.*

**Ellevio**

Ellevio noterar att placeringen av den nya elnätstationen står i konflikt med ett nylagt kabelstråk. Utöver konflikten försvårar placeringen, genom fysiskt avstånd, elförsörjningen av den bebyggelse som ska anslutas. Ellevio önskar även att den nya gatan, sträckning mellan Bromstensvägen och Sörgårdsvägen, förtydligas i planhandlingarna.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. E-området omlokaliseras.*

**Stockholms Stads parkering AB**

Stockholm Parkering har inga synpunkter på detaljplan för del av Solhem 16:1.

**Stockholm Vatten AB (SVOA)**

SVOA önskar att matavfallsinsamling införs för de nya bostäderna. Vidare önskar SVOA att sopsugens dockningspunkts placeras utifrån riktlinjerna i *Projektera och bygg för god avfallshantering*.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. Dockningspunkt för sopsug studeras vidare.*

**AB Fortum Värme**

Fortum värme efterlyser samråd om ledningsomläggning men har i övrigt inget att erinra.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats.*

**Övriga remissinstanser****Skanova AB**

Skanova önskar minimal ledningsomläggning för deras ledningar, detta för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats.*

**Sakägare enligt fastighetsförteckning****HTA fastigheter AB**

HTA fastigheter lyfter att de inkommit med ansökan om markanvisning och en ansökan om planändring till staden. Av den anledningen menar bolaget att detaljplanen inte får försvåra deras plan att genomföra föreslagen fastighetsutveckling inom deras fastighet med omnejd. Vidare påpekar HTA fastigheter att de inte längre har för avsikt att sälja mark till staden.

Vad gäller planhandlingarna anser bolaget att de inte beskriver tydligt nog avsikterna kring området under viadukten. HTA fastigheter erfar själva om en allmänt otrygg miljö och anser att det skulle behöva tas ett större grepp kring Spånga centrums övriga utveckling, ett arbete som bolaget gärna deltar i.

Avseende parkering menar HTA fastigheter återigen att ett nyanläggande av dessa inte får försvåra genomförandet av deras förslag på fastighetsutveckling samt att nytillkomna parkeringsytor i första hand komma deras hyresgäster till dels.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. Ansökan om markanvisning och planändring hanteras i separata ärenden hos exploateringskontoret respektive stadsbyggnadskontoret. Inlösen av mark för ny angöringsgata hanteras inom befintlig detaljplan. Arbete fortsätter med hur utrymmet under viadukten ska hanteras.*

**Boende längs Stinsbacken**

Privatpersonen menar att en flytt av Spånga Kyrkväg i riktning mot villaområdet kommer att öka trafikbullernivåerna för befintliga hus och vill att åtgärder ska vidtas för att minska dessa.

Utöver detta ställer sig privatpersonen frågande till hur avstämningen av Stinsbacken anslutning till Spånga Kyrkväg ska fungera i praktiken. Gällande framförallt gång- och cykeltrafik samt hanteringar av tung trafik på en sådan smal gata som Stinsbacken. Privatpersonen menar att detta skulle bli en trafikfara samt att onödig köbildning skulle uppstå längs alternativa vägar.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. En analys av bullersituationen efter flytten av Spånga Kyrkväg för befintliga bostäder i närheten genomförs. Eventuella åtgärder säkerställs inom planen om resultat skulle visa sig kväva detta. Stinsbacken kommer förses med en vändzon som dimensioneras efter det väntade trafikflödet på gatan. En koppling för gångtrafikanter och cyklister kommer att anordnas mellan den nya vändzonen och Korsningen Bromstensvägen/Spånga Kyrkväg. Höjdsättning på den nya sträckningen för Spånga Kyrkväg omöjliggör en utfart för Stinsbacken då lutningen blir alltför brant.*

**Privatpersoner, ej sakägare****Boende längs stinsbacken**

Privatpersonerna menar att en flytt av Spånga Kyrkväg i riktning mot villaområdet kommer att öka trafikbullernivåerna för befintliga hus och vill att åtgärder ska vidtas för att minska dessa.

Utöver detta ställer sig privatpersonerna frågande till hur avstämningen av Stinsbacken anslutning till Spånga Kyrkväg ska fungera i praktiken. Gällande framförallt gång- och cykeltrafik samt hanteringar av tung trafik på en sådan smal gata som Stinsbacken. Privatpersonerna menar att detta skulle bli en trafikfara samt att onödig köbildning skulle uppstå längs alternativa vägar.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna har noterats. En analys av bullersituationen efter flytten av Spånga Kyrkväg för befintliga bostäder i närheten genomförs.*



*Eventuella åtgärder säkerställs inom planen om resultat skulle visa sig kväva detta. Stinsbacken kommer förses med en vändzon som dimensioneras efter det väntade trafikflödet på gatan. En koppling för gångtrafikanter och cyklister kommer att anordnas mellan den nya vändzonen och Korsningen Bromstensvägen/Spånga Kyrkväg. Höjdsättning på den nya sträckningen för Spånga Kyrkväg omöjliggör en utfart för Stinsbacken då lutningen blir alltför brant.*

**A.M.**

Privatpersonen önskar att korsningen Spånga Kyrkväg/Bromstensvägen byggs om till en cirkulationsplats, därtill önskar privatpersonen att alla signalreglerade korsningar byggs om till cirkulationsplatser i samband med alla tillkommande bostäder i området kopplat till den förväntade önsksningen av trafikmängderna.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Utrymme för en större cirkulationsplats saknas på platsen. Yta mot järnvägen sparas för en eventuell utbyggnad av Spånga bussterminal.*

**P.M.**

Privatpersonen menar att en flytt av Spånga Kyrkväg i riktning mot villaområdet kommer att öka trafikbullernivåerna för befintliga hus och vill att åtgärder ska vidtas för att minska dessa.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*En analys av bullersituationen efter flytten av Spånga Kyrkväg för befintliga bostäder i närheten genomförs. Eventuella åtgärder säkerställs inom planen om resultat skulle visa sig kväva detta.*

**H.E.**

Privatpersonen ställer sig frågande till om det är miljömässigt försvarbart att riva befintlig bebyggelse istället för att renovera den kopplat till resursanvändning en nybyggnation kräver och det avfall som genereras när en byggnad rivs. Privatpersonen menar att byggnationerna i omgivning borde färdigställas först för att inte riskera att lägenheter står tomma på grund av förändringar i bostadsmarknaden.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkten är noterad, planbeskrivningen uppdateras. Rivningslov för de två sammanbyggda husen beviljades 9 mars 2018. Att stadsbyggnadskontoret planerar bostäder är en del av det politiska uppdraget.*

**F.T.**

Privatpersonen önskar att samtliga byggprojekt som pågår i Spånga centrum med omnejd pausas tills en total översyn över parkerings- och trafikflödessituationen har genomförts. Privatpersonen menar att detta är nödvändigt för att möjliggöra smidiga övergångar mellan trafikslag vid Spånga station. Detta är något som är en förutsättning för att Spånga centrum ska kunna fungera som ett lokalt centrum med handels- och serviceutbud, menar privatpersonen.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Vad gäller möjligheten att bedriva handel i Spånga centrum bedömer stadsbyggnadskontoret att det utökade kundunderlaget som skapas i och med tillskottet av bostäder kompenserar de parkeringsplatser som försvinner i exploateringen. Detaljplanen innebär ett förbättrat flöde på Spånga Kyrkväg där en stor andel av de bussar som trafikerar Spånga bussterminal passerar. Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att kollektivtrafiken stärks av planens genomförande.*

**Föreningar, ej sakägare****Spånga företagareförening**

Spånga företagareförening menar att parkeringsutredning är katastrofal och att den inte överensstämmer med verkligheten. Föreningen anser att de drivit frågan om utökade parkeringsplatser i Spånga centrum utan resultat och befarar att det på lång sikt kommer utarma Spånga centrum.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att det utökade kundunderlaget som skapas i och med tillskottet av bostäder kompenserar de parkeringsplatser som försvinner i exploateringen.*

**Samfundet S:t Erik**

Samfundet anser att förslaget borde ta större hänsyn till de befintliga byggnaderna i skala och utförande som är en integrerad del av den befintliga bebyggelsen i området Spånga centrum. Vidare menar Samfundet S:t Erik att den mjuka övergång mellan centrumbebyggelsen och villastaden som finns i dagsläget går förlorad och menar de kulturhistoriska värden som den befintliga bebyggelsen besitter inte borde bortses ifrån. Samfundet delar inte Fastighetskontorets uppfattning att byggnaderna är i dåligt skick.

Avseende planbeskrivningen påpekar samfundet att kvaliteten på det grönområde som kommer avverkas längs planen östra sida inte beskrivs.

Gällande gestaltning anser Samfundet S:t Erik att bebyggelsen ger ett påfallande kompakt intryck och att den bryter mot den typologi som utmärker Spånga centrums jämförelsevis anspråkslösa arkitektur. De avvikande takformerna samt ljussituationen lyfts fram som en av fler negativa aspekter av förslaget. Slutligen anser samfundet att befintlig bebyggelse och naturmark bör bevaras.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkten är noterad, planbeskrivningen uppdateras. Rivningslov för de två sammanbyggda husen beviljades 9 mars 2018.*

*Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att exploateringsgraden är högre än befintlig bebyggelse i omgivning men bedömer att ett utökat antal bostäder är motiverat i ett sådant kollektivtrafiktäta läge.*

### **Spånga fornminnes- och hembygdsgille**

Spånga fornminnes- och hembygdsgille ställer sig tveksam till den höga exploateringen och menar att det skulle innebära en kraftig avvikelse i skala, dels sett till både den intilliggande villastaden och dels den intilliggande centrumbebyggelsen. Förslaget beskrivs som bebyggelse som visar mindre känsla för god arkitektur och omsorgsfull miljöutformning.

Vidare konstaterar gillet att en flytt av Spånga Kyrkväg skulle innebära ökade bullernivåer för villabebyggelsen sydöst om planområdet. Även de tillkommande befaras bli undermåliga ur bulleraspekten kopplat till närheten av Mälarbanan, den omfattande busstrafiken runt kvarteret samt risken för att buller transporteras från viadukten via dilatationsfogen till de tillkommande bostäderna.

Slutligen menar Spånga fornminnes- och hembygdsgille att gården är smal och tarvar lägre omgivande bebyggelse och förslår således att bebyggelsen sänks med ett par våningar.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkten är noterad. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att exploateringsgraden är högre än befintlig bebyggelse i omgivning men bedömer att ett utökat antal bostäder är motiverat i ett sådant kollektivtrafiktäta läge. Vibrationsspridning via dilatationsfogen undersöks.*

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Sammantaget har ett flertal synpunkter berört volym och utformning av bebyggelseförslaget kopplat till befintlig skala i närheten och den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen i Solhem villastad. Stadsbyggnadskontoret är medveten att exploateringsgraden inom föreslagen detaljplan är högre än omkringliggande bebyggelse men gör bedömningen att det kollektivtrafiknära läget med drygt femton minuters restid till centralen motiverar en högre exploateringsgrad. Påverkan på stadsbilden i Spånga centrum och Solhem villastad förnekas inte men bedöms som acceptabel.

Stadsbyggnadskontoret instämmer de yttranden som påpekat bristfällig information om Stinsbacken, buller för befintlig bebyggelse, gatusektioner, vibration, riksintressen m.fl. Planhandlingarna kompletteras med information till granskningsskedet och en rad utredningar uppdateras.

Inga intressekonflikter har identifierats mellan avsändarna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att samtliga yttranden kan hanteras i det fortsatta planarbetet.

### **Föreslagna förändringar**

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

- Buller för befintliga fastigheter i närheten
- Annan placering för E-området
- Vidarestudera avstängning av Stinsbacken för fordonstrafik
- Vibration

Vidare kommer planhandlingarna justeras gällande:

- Förgårdsmark
- Placering av dilatationsfog
- Förtydligande av konsekvenser för naturvärden, skyfall, dagvatten och miljö kvalitetsnormer
- Tydligare illustrationer över den framtida gatan
- Bestämmelser om riskreducerande åtgärder
- Mindre förändringar av bestämmelser för kvartersmark
- Planavgränsning

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

Louise Heimler  
planchef

Anton Nylander  
stadsplanerare