

Samrådsredogörelse (PUL-tvättad) Detaljplan för Farsta 2:1 i stadsdelen Hökarängen, Dp 2015-17959

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	3
Stadsbyggnad	4
Arkitektur och gestaltning	4
Kulturmiljö	5
Olägenheter för grannar	6
Parker och grönområden	6
Gator och trafik	7
Teknisk försörjning	9
Hälsa och säkerhet	10
Miljö- och klimataspekter	11
Övriga frågor	11
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	12
Föreslagna förändringar	12
Inkomna synpunkter	13
Statliga och regionala myndigheter och förbund	13
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	16
Övriga remissinstanser	18
Sakägare enligt fastighetsförteckning	19
Övriga, ej sakägare	19

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en komplettering av Hökarängens bebyggelse med cirka 80 nya ungdomslägenheter i närheten av tunnelbaneperrongen. Planförslaget sändes ut på samråd under perioden 25 maj – 1 juli 2016. Under samrådet har 23 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller risk- och bullerutredningarna samt höjden på byggnaden och antal entréer. Skönhetsrådet avstryker planförslaget om det inte ändras enligt deras synpunkter och stadsmuseet avstryker planförslaget helt. Sakägare och övriga boende har framfört spridda synpunkter på förslagets utformning men oroas främst över att naturmark tas i anspråk, träd tas bort och hård exploatering. Boende påpekar problem med trafik till livsmedelsbutiken och befarar ytterligare problem om det byggs mer.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: gestaltning, risk, dagvatten och buller.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att en entrégavel i norra delen läggs in för att förbättra tillgänglighet och säkerhet, även att fasaden mot öst bearbetas i sin gestaltning. Kontoret föreslår att byggnaden inte sänks med en våning på grund av det goda kollektivtrafik- och centrumnära läget som motiverar en högre exploatering. Hökarängen ligger även inom området för utbyggnaden av tunnelbanan där bebyggelsen ska förtätas. Förslagen byggnad kommer, om en våning tas bort, tappa den balans som finns mellan höjd och längd.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Planens primära syfte är att komplettera Hökarängens bebyggelse med ca 80 nya ungdomslägenheter och att vid utformningen av den föreslagna byggnaden ge området vid parkeringsplatsen en ökad känsla av trygghet. Eftersom Hökarängens bebyggelse som helhet har ett kulturhistoriskt värde är en god gestaltning av nytillkommande byggnader viktig.

Det föreslagna flerbostadshuset på fem våningar mellan Hökarängens centrum och tunnelbanestation bildar en ny entré till stadsdelen vilket utformningen måste ta extra hänsyn till. Fyra

gestaltningmässigt viktiga punkter för att knyta an till de kulturhistoriska värdena i Hökarängens centrum tillsammans med David Helldéns centrumpunkthus är: att låta entrébalkongsdelen ha ett eget uttryck gentemot resten av byggnaden; den triangelformade delen som skjuter ut från entrébalkongerna; att räckenas fästen döljs med en list som är lika bred som balkongplattorna; samt att entrébalkongernas pelare inte går ner i marken. Detta för att ge ett rent uttryck och den kvalitet som krävs av byggnadens framstående placering i stadsrummet.

Planförslaget tar i anspråk mark som annars är svår att hitta en annan användning till än bostäder för unga, detta på grund av den kuperade marken och den smala tomten. Det attraktiva läget vid tunnelbanan och centrum motiverar bebyggelsen. Förutom tillskott av bostäder kan bebyggelsen bidra till ökat stadsliv och ökad trygghet i centrala Hökarängen.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 25 maj – 1 juli 2016. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Gubbängens bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort Farsta Sköndal onsdag den 25 maj 2016. Samrådsmöte hölls den 31 maj i Tekniska nämndhuset där tre personer närvarade.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Flera remissinstanser (länsstyrelsen, stadsdelsnämnden, trafikförvaltningen/SLL, trafikkontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden) tillstryker planförslaget. De positiva kommentarer som inkommit handlar främst om tillskapandet av nya bostäder i kollektivtrafiknäraläge samt fokuset på känslan av trygghet längst med gång- och cykelvägen som går över Örbyleden. De framför synpunkter i sak rörande risk, dagvatten och buller samt tillförande av planbestämmelser för att säkra riskåtgärder samt stomljuds- och bullernivåer.

Skönhetsrådet anser att förslagets utformning måste utvecklas för att de skall kunna tillstyrka förslaget. Stadsmuseet avstryker förslaget i dess nuvarande utformning då de anser att planerad bebyggelse vid Sirapsvägen är olämplig.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att de nya bostäder som möjliggörs genom planförslaget är ett viktigt tillskott i ett attraktivt läge och kontoret gör den övergripande bedömningen att huvuddragen i förslaget skapar en god stadsmiljö men föreslår att bebyggelseförslagets gestaltning omarbetas något. Sakfrågorna utvecklas och kommenteras under respektive rubrik.

Stadsbyggnad

Boende i Hökarängen påpekar att deras livskvalitet förstörs genom hård exploatering, inte bara i detta planprojekt utan genom samtlig planerad exploatering som sker i området i dagsläget. Det framförs att om det ska byggas bör det inte göras genom förtätning utan genom att skapa nya förorter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är idag ett högt tryck på Stockholms stad gällande bostadsbyggandet. Till år 2020 ska 40 000 bostäder byggas och till år 2030 ska 140 000 bostäder byggas. I och med tunnelbaneöverenskommelsen ska utbyggnad ske i områden längst de nya sträckningarna tillsammans med de befintliga områdena längst med tunnelbanan. Staden kan idag inte bygga fler nya förorter såsom gjordes förr utan måste koncentrera bebyggelsen i redan bebyggda områden. Hökarängen har hittills inte förtätats såsom andra stadsdelar vilket betyder att det nu planeras ny bebyggelse på ett flertal ställen i området.

Arkitektur och gestaltning

Skönhetsrådet tillstryker planförslaget med allvarlig erinran om att byggnadsvolymens höjd måste sänkas, att fler entréer till bostadshuset skapas samt att gestaltningen av byggnadens östra sida bör omarbetas.

Skönhetsrådet anser att det är längden på entrébalkongerna som brukar skapa problem för att ju fler lägenheter som måste passeras för att boende ska nå sin lägenhet desto mer upplevs boendemiljön som otrygg och stökig. Rådet anser således att ytterligare entréer till bostadshuset bör skapas så att varje entrébalkong minimeras till att nå 2-3 lägenheter på var sida om trapphuset.

Stadsdelsförvaltningen tillstryker planförslaget men är något betänksamma till bebyggelsens höjd av hänsyn till det kulturhistoriska värdet i området.

Hyresgästföreningen framför att gestaltningen är väl genomtänkt, att entrébalkongerna kommer upplevas spännande och att lägenheterna uppnår goda ljusförhållanden.

Hyresgästföreningen framför att smålägenheterna kan utformas/anpassas med flexibilitet för att direkt kunna omvandlas till annat kategoriboende t.ex. äldreboende med tillgänglighetslösningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har efter att ha tagit del av synpunkterna från samrådet tagit ställning till att inte låta sänka byggnaden med en våning. Detta motiveras med det bra kollektivtrafikläget samt närheten till Hökarängens centrum. Fasaden med entrébalkonger kommer behålla sin nuvarande utformning men fasaden mot spåret ska bearbetas ytterligare. En gavelentré i husets norra del tillförs som evakueringsväg och ska fungera som en kompletterande entré. Smålägenheterna kommer att utformas utifrån tillgänglighetskrav och kan därför anpassas till kategoriboende såsom äldreboende vid eventuell framtida omvandling.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Länsstyrelsen anser att kommunens förhållningssätt när det gäller att ta hänsyn till kulturmiljön är bra men att det är angeläget att centrumanläggningen och gågatan bevaras samt att punkthuset får fortsätta att skjuta upp över den omgivande bebyggelsen.

Stadsmuseet avstryker planen i nuvarande utformning på grund av att byggnation på platsen inte kan ske utan att förvanska kulturhistoriska värden. Eventuellt skulle en mindre och lägre byggnad vara möjlig att placera inom planområdets södra del.

Rådet anser att det största problemet med planförslaget är den föreslagna byggnadshöjden som gör att det nya huset kommer konkurrera med David Helldéns punkthus vid torget. Av hänsyn till centrumanläggningens höga arkitektoniska och kulturhistoriska värde bör därför den nya byggnadens höjd sänkas, med minst en våning och Helldéns centrumhus respekteras.

Enskilda och boende i området är kritiska mot bebyggelseförslaget då de framför att byggnaden inte tar hänsyn till Hökarängens kulturhistoriska värde med sina entrébalkonger och det odetaljerade taket.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar länsstyrelsens syn på vikten av att ambitionerna när det gäller gestaltning och utförande fullföljs. David Helldéns punkthus fortsätter vara högst i Hökarängens centrum.

Den föreslagna byggnaden tillför en ny årsring till Hökarängen tillsammans med kvarteret Sötmandeln som byggdes år 2008. Hökarängen är en stadsdel som historiskt haft många små lägenheter som bebotts av arbetare vid tiden det större bostadsbeståndet uppfördes. Den föreslagna byggnaden består av små lägenheter med ett fåtal större för att skapa ett kategoriboende för ungdomar som behöver instegslägenheter. Den smala platsen invid tunnelbanespåret tillsammans med den kuperade terrängen gör att det inte går att bygga flerbostadshus med flera entréer där det är få lägenheter per våningsplan – för det får inte plats. Valet att använda entrébalkonger i detta läge utgår från platsens förutsättningar.

Olägenheter för grannar

En boende anser sig berörd av aktuellt förslag till detaljplan genom att det sista naturpartiet i närheten bebyggs vilket förstör utsikten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planens genomförande kommer att innebära att naturmarken minskar i Hökarängens centrum. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att tillgången till mer kvalitativ och rekreativ naturmark för de boende i närområdet fortsatt ändå kommer att vara god då Gubbängsfältet, grönområdet Dagen och grönområdet längst med Saltvägen finns i närheten. Att bebygga längst med tunnelbaneperrongen förändrar karaktären kring Hökarängens centrum, kontoret bedömer dock att det inte kommer medföra några väsentliga olägenheter.

Parker och grönområden

Stadsdelsförvaltningen föreslår att grönytan vid entrén till gång- och cykelvägen över Örbyleden behöver göras mer välkomnande vilket också kan ses som en åtgärd för att ersätta och kompensera den naturmark som försvinner vid byggnation. Förvaltningen framhäver även vikten av att kvartersmarken inte stängslas in vilket ger ett trist intryck vid gränsen till allmän plats.

Miljöförvaltningen har tidigare bedömt att naturmarken inte hyser så höga ekologiska värden att den måste undantas från exploatering, men att värdena är av sådant slag att intrången bör minimeras och kompenseras. Förvaltningen är även positiv till att värdefulla träd skyddas med planbestämmelse.

En enskild i området opponerar sig starkt mot det planerade bygget då det tar natur i besittning som har en viktig funktion för de som bor i kvarteret men också alla som åker kollektivt och besöker Hökarängens centrum. Hen anser även att den del natur som finns kvar förtätas in absurdum vilket förstör kvaliteten som finns med förorten som är just naturen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att byggnadsförslaget kommer verka välgörande för miljön kring gång- och cykelvägen som fortsätter över Örbyleden. Kontoret ser den föreslagna bebyggelsen som trygghetsskapande för denna del av Hökarängens centrum som idag är eftersatt och otrygg. En stor del av naturpartiet kommer att försvinna men de träd som går att spara kommer skyddas i detaljplan med planbestämmelse. Kontoret delar stadsdelsförvaltningens synpunkt om att kvartersmarken ej ska stängslas in mot allmän plats.

Naturpartiet innehåller idag inga rekreativa värden. Det tillsammans med miljöförvaltningens bedömning att naturmarken inte hyser så höga ekologiska värden, anser stadsbyggnadskontoret att det föreslagna planområdet kommer att berika Hökarängen mer genom att bebyggas.

Gator och trafik

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret ser positivt på planförslaget då det ger upphov till ökad stadsmässighet och trygghet för Sirapsvägens avslutning samt gång- och cykelvägen som fortsätter mot Hökarängens norra tunnelbaneentré och bron över Örbyleden. Detta för att platsen i nuläget kan upplevas som otrygg, särskilt nattetid, då den ligger inklämd mellan baksidan av den befintliga centrumbebyggelsen och tunnelbanan.

Trafikkontoret ser även positivt på den tyngd som det befintliga gång- och cykelstråket i planområdets nordvästra del ges i planförslaget i form av tillgänglighet och trygghet.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen SLL kommenterar behovet av ett genomförandeavtal med anledning av närheten till tunnelbanan.

En boende i området är orolig över tunnelbanans kapacitet på morgonen med ett tillskott av boende i Hökarängen då det redan idag är fullt på tågen.

Biltrafik

Brf Sötmandeln 1 anser att trafiken på Sirapsvägen är problematisk på grund av omfattande varutransporter till mataffären som har sitt varuintag vid Sirapsvägens vändplan. Sirapsvägen är smal och medger inte möte i uppfarten från Pepparvägen eftersom parkering är tillåten på södra sidan. Effekten blir att transporterna använder den norra gångbanan för att kunna mötas, vilket utgör en stor risk för gående – varav många synskadade som bor i närområdet.

Parkering (cykel/bil)

Trafikkontoret anser att ett lågt parkeringstal är motiverat med hänsyn till det mycket goda kollektivtrafikläget men att det i planen behöver säkerställas att lägenheterna ska vara ungdomslägenheter även över tid. Kontoret anser att detta bör vara en förutsättning för ett så lågt parkeringstal.

Trafikkontoret vill framhäva vikten av att cykelparkeringsplatserna anordnas med god tillgänglighet inom fastigheten och inom byggnaden så att de är enkla att nyttja.

Tillgänglighet

Stadsdelsförvaltningen anser att tillgängligheten till bostadsentrén är god men att det bör finnas åtminstone två hissar för att minska sårbarheten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I samband med utbyggnaden av en ny tunnelbanelinje mot Nacka, enligt tunnelbaneöverenskommelsen, frigörs kapacitet på den gröna linjen vilket ger utrymme för tätare trafik bl.a. på Farstalinjen.

Regleringar av trafik och parkering på Sirapsvägen behandlas inte i detaljplaneringen utan handhas av trafikkontoret.

Exploateringskontoret och trafikkontoret har uppmärksammat problematiken.

Parkeringsnormen utgår från Stockholms stads nya parkeringsriktlinjer om projektspecifika och gröna parkeringstal och är anpassade efter bl.a. det kollektivtrafiknära läget och storleken på lägenheterna. Meningen med parkeringsnormer i detaljplaner är just att se till att p-platserna tillskapas.

Stadsbyggnadskontoret har i dialog med exploateringskontoret gjort bedömningen att den minskning av allmänna parkeringar som genomförandet av planen medför är acceptabel. Det bör också påpekas att det förts fram från närboende att trafiksituationen på Sirapsvägen skulle bli bättre om parkeringar längs gatan (utanför planområdet) togs bort. Detta regleras dock inte av detaljplanen.

Det går inte att fastställa att lägenheterna fortsätter vara för endast ungdomar. Enligt hyreslagen (12 kap 35§ Jordabalk) har personer med förstahandskontrakt rätt att byta lägenhet med en annan person så länge det godkänns av hyresvärden eller hyresnämnden. Det finns heller inte en tidsbegränsning för nyttjandet av lägenheten och därför kan ungdomar som flyttat in bo där så länge de vill trots att de inte räknas som ungdom längre. Lediga lägenheter kommer däremot annonseras ut till ungdomar.

Cykelparkeringsplatser kommer finnas vid huvudentrén och varje lägenhet kommer kunna hänga upp en cykel utanför sin dörr.

Stadsbyggnadskontoret anser att det inte behövs två hissar i byggnaden. Vid eventuellt driftstopp kan en temporär hiss monteras som ansluter till samtliga våningsplan.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Trafikförvaltningen anser att staden bör genomföra djupare studier för hur dagvattnet kan hanteras för att undvika vatten på SL:s anläggning.

Miljöförvaltningen föreslår att dagvattenutredningen kompletteras med och redovisar:

- sekundära avrinningsvägar vid extrem nederbörd för olika återkomsttider som 20-, 50- och 100-års regn
- belastningsberäkningar av föroreningar
- utveckla resonemang kring materialval för att minimera föroreningar i dagvattenutredningen
- dagvattenlösningar för att fördröja och rena 40 m³

Ledningar allmänt

Ledningsägarna inom planen påpekar att de vill ha dialog om eventuella ledningsflyttar samt att sådana beställs och bekostas av den som initierar flytten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvattenutredningen ska kompletteras och förtydligas enligt Miljöförvaltningens och trafikförvaltningens synpunkter.

Hälsa och säkerhet**Buller och vibrationer**

Länsstyrelsen påpekar att för att planförslaget ska vara möjligt att utföra med avseende på buller behöver det stora utblåset på Matdaxs tak åtgärdas med minst 6 dBA-enheter, genom antingen en ljuddämpare eller med absorberande skärm, förslag på åtgärd bör vara klargjord till granskningsskedet och genomförande av förslag även kunna verifieras.

Trafikförvaltningen anser att bullerutredningen bör kompletteras med definition av begreppet tyst sida samt mäta buller från de externa utropen från tunnelbanestationen.

Trafikförvaltningen anser att plankartan bör kompletteras med buller- och vibrationsbestämmelser på grund av närheten till tunnelbanan.

Miljöförvaltningen föreslår att bullerutredningen kompletteras med planerad ljudklass i fasad och planlösning för lägenheter. De föreslår även att plankartan kompletteras med planbestämmelse om buller och stomljud.

Risk

Länsstyrelsen anser att ett scenario med högre hastigheter för spårtrafik kan vara troligt än de 50 km/h som riskutredningen utgår från, vilket då innebär en ändrad riskbild. De anser att ett förtydligande bör göras i planhandlingarna varför hastigheten förbi planområdet i samband med en olyckshändelse inte kan bli högre än 50 km/h.

Länsstyrelsen anser även att ytan mellan planerad bostadsbebyggelse och spårområdet bör utformas och specificeras så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse och att eventuella skyddsåtgärder bör säkerställas i planbestämmelse och plankarta.

SSBF anser att riskidentifieringen stämmer överens med de risker som de har identifierat i planområdets närhet. Anser även att plankartan bör kompletteras med planbestämmelse för de skyddsbestämmelser som utretts i riskutredningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullerutredning och riskutredning ska kompletteras enligt inkomna synpunkter.

Bestämmelser om risk, stömljud och vibrationer förs in på plankartan. Bestämmelse för buller kommer inte att föras in på plankartan eftersom det då blir dubbelreglerat. Bullerförordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska följas även om det inte finns planbestämmelse för det i plankartan.

Stadsbyggnadskontoret delar länsstyrelsens åsikt om att ytan mellan byggnad och spår ej ska uppmuntra till stadigvarande vistelse.

Miljö- och klimataspekter**Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)**

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

Trafikförvaltningen ifrågasätter bedömningen från Stockholms stads sida kring att detaljplanens genomförande inte antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas att en miljöbedömning inte behöver göras.

Klimat

Stadsdelsnämnden framför att detaljplanen bör kompletteras med ett tydligt avsnitt som beskriver de ambitioner som finns i staden när det gäller mer modernt och klimatsmart byggande, då nuvarande version helt saknar denna typ av klargöranden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret följer länsstyrelsens bedömning om att en miljöbedömning ej behöver genomföras.

Kontoret anser att klimatsmart byggande kommer senare i processen och är inget som kan tas med i detta skede. Dock vill kontoret framhäva att genom att bygga invid tunnelbanan kommer det färdmedlet prioriteras tillsammans med cykling.

Övriga frågor

Ett genomförandeavtal ska enligt Trafikförvaltningen tecknas mellan SL och exploitören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av

närheten till tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Genomförandeavtal kommer att upprättas mellan SL, exploatör och kommunen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan att tillskapa många nya bostäder och ta hänsyn till värdet i den befintliga miljön kunnat identifieras. I samrådshandlingarna har stadsbyggnadskontoret gjort avvägningar mellan att spara naturmiljö och hitta goda lösningar för nya bostäder samt försökt hitta typologier som både kan upplevas som moderna och fungera idag samtidigt som de ska tala till och fungera tillsammans med Hökarängens säregna äldre bebyggelse. Efter att tagit del av de inkomna synpunkterna har stadsbyggnadskontoret bedömt att detaljplanen måste bearbetas för att det uppnå en bättre helhetsverkan. Gestaltningen bör också fortsätta bearbetas.

Föreslagna förändringar

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

- Gestaltungsfrågorna ska bearbetas vidare för att säkerställa att byggnaden vid genomförandet av planen får en kvalitet i utförandet som motsvarar deras framskjutna plats i stadsdelen. Detta gäller främst bearbetning av byggnadsdetaljer, byggnadens fasad mot tunnelbaneperrongen samt komplettera med ytterligare en entré i norra delen av byggnaden.
- Dagvattenutredningen ska uppdateras enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter.
- Bullerutredningen ska uppdateras enligt länsstyrelsens, miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafikförvaltningens synpunkter.
- Riskutredningen ska uppdateras enligt länsstyrelsens synpunkter om högsta hastighet på tågen.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att en entrégavel i norra delen läggs in för att förbättra tillgänglighet och säkerhet, även att fasaden mot öst bearbetas i sin gestaltning. Kontoret föreslår att byggnaden inte sänks med en våning på grund av det goda kollektivtrafik- och centrumnära läget som motiverar en högre exploatering. Hökarängen ligger även inom området för

utbyggnaden av tunnelbanan där bebyggelsen ska förtätas. Förslagen byggnad kommer, om en våning tas bort, tappa den balans som finns mellan höjd och längd.

Bestämmelser om stomljud, vibrationer och riskåtgärder kommer införas på plankartan.

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 2015-17959. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att det finns risk att föreslagen utformning av planen innebär att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller till risken för olyckor.

Länsstyrelsen anser att ett scenario med högre hastigheter för spårtrafik kan vara troligt än de 50 km/h som riskutredningen utgår från, vilket då innebär en ändrad riskbild. De anser att ett förtydligande bör göras i planhandlingarna varför hastigheten förbi planområdet i samband med en olyckshändelse inte kan bli högre än 50 km/h.

Länsstyrelsen anser även att ytan mellan planerad bostadsbebyggelse och spårområdet bör utformas och specificeras så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse och att eventuella skyddsåtgärder bör säkerställas i planbestämmelse och plankarta.

Länsstyrelsen påpekar att för att planförslaget ska vara möjligt att utföra med avseende på buller behöver det stora utblåset på Matdaxs tak åtgärdas med minst 6 dBA-enheter, genom antingen en ljuddämpare eller med absorberande skärm, förslag på åtgärd bör vara klargjord till granskningsskedet och genomförande av förslag även kunna verifieras.

Länsstyrelsen anser att kommunens förhållningssätt när det gäller att ta hänsyn till kulturmiljön är bra. Det är angeläget att centrumanläggningen och gågatan bevaras samt att punkthuset får fortsätta skjuta upp över den omgivande bebyggelsen.

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

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (SL)

Trafikförvaltningen påpekar att området ligger inom den regionala stadskärnan i RUFS 2010 vilket innebär att området har en hög regional tillgänglighet. Den höga tillgängligheten till kollektivtrafiken ska värnas och stadbebyggelsen bör ha en mycket hög täthet.

Trafikförvaltningen ifrågasätter bedömningen från Stockholms stads sida kring att detaljplanens genomförande inte antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas att en miljöbedömning inte behöver göras.

Trafikförvaltningen anser att bullerutredningen bör kompletteras med definition av begreppet tyst sida samt mäta buller från de externa utropen från tunnelbanestationen.

Trafikförvaltningen anser att plankartan bör kompletteras med buller- och vibrationsbestämmelser på grund av närheten till tunnelbanan.

Trafikförvaltningen anser att staden bör genomföra djupare studier för hur dagvattnet kan hanteras för att undvika vatten på SL:s anläggning.

Trafikförvaltningen bedömer att då tunnelbanan befinner sig i planområdets direkta närhet att sprängningsarbeten för den planerade exploateringen kommer att påverka befintlig tunnelbaneanläggning varför grundläggningsarbetena ska utföras i enlighet med SL:s föreskrifter för vibrationsalstrande arbeten såsom pålning, sprängning, borrar etc. samt föreskrifter för användande av kran i närheten av spåret. Ett genomförandeavtal ska enligt förvaltningen tecknas mellan SL och exploitören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen.

Trafikverket

Trafikverket framför att om planerade byggnader är 20 meter eller högre kan luftfarten påverkas och då ska LFV ges tillfälle att yttra sig. LFV kan även genomföra flyghinderanalyser.

I övrigt har Trafikverket inget att invända mot.

Storstockholms Brandförsvär

SSBF anser att riskidentifieringen stämmer överens med de risker som de har identifierat i planområdets närhet.

SSBF anser att plankartan bör kompletteras med planbestämmelse för de skyddsbestämmelser som utretts i riskutredningen.

SSBF beskriver generellt regler och rekommendationer avseende framkomlighet och tillgänglighet, råd och riktlinjer för att god riskhantering ska uppnås.

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens stegutrustning 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.

Luffartsverket (LFV)

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen förutsatt att angivna våningstal på byggnaderna inte förändras.

LFV meddelar att de i sitt remissvar inte har analyserat konsekvenserna för flygvägar till- och från flygplatser samt påverkan på CNS-utrustning ägd av flygplats. Berörda flygplatser ska därför alltid tillfrågas om byggnadsverk över 20 meter ingår i planen eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta (största hinderyta).

Ellevio AB

Ellevio AB lokalnät har ett 11kV och 0,4kV kabelstråk i gång- och cykelbanan längst planområdets västra kant som kan behöva skyddas eller flyttas för planerad byggnation.

Försvarmakten

Försvarmakten har inga synpunkter.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande (innehållet redovisas nedan) som svar på remissen med följande tillägg:

- Detaljplanen bör kompletteras med ett tydligt avsnitt som beskriver de ambitioner som finns i staden när det gäller mer modernt och klimatsmart byggande, då nuvarande version helt saknar denna typ av klargöranden.

Sammantaget är stadsdelsförvaltningen positiv till att det byggs bostäder i Hökarängen men har synpunkter på husets utformning och närmiljön kring huset.

Förvaltningen framför att det viktigaste är att David Helldéns punkthus på torget fortsätter signalera var Hökarängens centrum är och därför kan det vara motiverat att minska våningsantalet.

Förvaltningen anser att tillgängligheten till bostadsentrén är god men att det bör finnas åtminstone två hissar för att minska sårbarheten.

Förvaltningen föreslår att grönytan vid entrén till gång- och cykelvägen över Örbyleden behöver göras mer välkomnande vilket också kan ses som en åtgärd för att ersätta och kompensera den naturmark som försvinner vid byggnation. Förvaltningen framhäver även vikten av att kvartersmarken inte stängslas in vilket ger ett trist intryck vid gränsen till allmän plats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstryker planförslaget under förutsättning att riktvärden för buller och stomljud säkerställs med planbestämmelse samt att bullerutredning och dagvattenutredning kompletteras.

Miljöförvaltningen rekommenderar att det planeras för ljudklass B i fasad, vilket förstärks om sovdal placeras mot den östra fasaden.

Miljöförvaltningen föreslår att planbestämmelse reglerar att bygglov inte får lämnas förrän föreslagna bullerreducerande åtgärder vidtagits. Detta för att säkerställa att åtgärder vidtagits. Ambitionen vid åtgärdernas genomförande bör vara att klara 40 dBA (fläktar vid ljuddämpad sida).

Miljöförvaltningen föreslår att bullerutredningen kompletteras med planerad ljudklass i fasad och planlösning för lägenheter. De

föreslår även att plankartan kompletteras med planbestämmelse om buller och stömljud.

Miljöförvaltningen har tidigare bedömt att naturmarken inte hyser så höga ekologiska värden att den måste undantas från exploatering, men att värdena är av sådant slag att intrången bör minimeras och kompenseras. Förvaltningen är positiv till att värdefulla träd skyddas med planbestämmelse.

Miljöförvaltningen föreslår att dagvattenutredningen kompletteras med och redovisar:

- sekundära avrinningsvägar vid extrem nederbörd för olika återkomsttider som 20-, 50- och 100-års regn
- belastningsberäkningar av föroreningar
- utveckla resonemang kring materialval för att minimera föroreningar i dagvattenutredningen
- dagvattenlösningar för att fördröja och rena 40 m³

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på planförslaget då det ger upphov till ökad stadsmässighet och trygghet för Sirapsvägens avslutning samt gång- och cykelvägen som fortsätter mot Hökarängens tunnelbaneentré och bron över Örbyleden. Detta för att platsen i nuläget kan upplevas som otrygg, särskilt nattetid, då den ligger inklämd mellan baksidan av den befintliga centrumbebyggelsen och tunnelbanan.

Trafikkontoret ser även positivt på den tyngd som det befintliga gång- och cykelstråket i planområdets nordvästra del ges i planförslaget i form av tillgänglighet och trygghet. De önskar vara fortsatt delaktiga i utformningen.

Trafikkontoret anser att ett lågt parkeringstal (0,1 platser/lägenhet) är motiverat med hänsyn till det mycket goda kollektivtrafikläget men att det i planen behöver säkerställas att lägenheterna ska vara ungdomslägenheter även över tid. Kontoret anser att detta bör vara en förutsättning för ett så lågt parkeringstal.

Trafikkontoret vill framhäva vikten av att cykelparkeringsplatserna anordnas med god tillgänglighet inom fastigheten och inom byggnaden så att de är enkla att nyttja.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet avstryker planen i nuvarande utformning på grund av att byggnation på platsen inte kan ske utan att förvanska kulturhistoriska värden. Eventuellt skulle en mindre och lägre byggnad vara möjlig att placera inom planområdets södra del.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet anser att platsen ifråga är möjlig att bebygga och att idén att spara och låta delar av naturmarken skymta under och fungera som en slags sockel till det nya huset är intressant.

Rådet anser att det är längden på entrébalkongerna som brukar skapa problem för att ju fler lägenheter som måste passeras för att boende ska nå sin lägenhet desto mer upplevs boendemiljön som otrygg och stökig. Rådet anser således att ytterligare entréer till bostadshuset bör skapas så att varje entrébalkong minimeras till att nå 2-3 lägenheter på var sida om trapphuset.

Rådet har ingen erinran mot fasadens gestaltning mot väster men att den östra bör bearbetas ytterligare.

Rådet anser att det största problemet med planförslaget är den föreslagna byggnadshöjden som gör att det nya huset kommer konkurrera med David Helldéns punkthus vid torget. Av hänsyn till centrumanläggningens höga arkitektoniska och kulturhistoriska värde bör därför den nya byggnadens höjd sänkas, med minst en våning och Helldéns centrumhus respekteras.

Rådet tillstryker planförslaget med allvarlig erinran om att byggnadsvolymens höjd måste sänkas samt att fler entréer till bostadshuset skapas.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Rådet har inga synpunkter.

Stockholms Stads parkerings AB

Stockholms stads parkering har inga synpunkter.

Övriga remissinstanser**AB Fortum Värme**

Fortum har inga synpunkter.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har inga synpunkter.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen framför att gestaltningen är väl genomtänkt, att entrébalkongerna kommer upplevas spännande och att lägenheterna uppnår goda ljusförhållanden.

Hyresgästföreningen framför att smålägenheterna kan utformas/anpassas med flexibilitet för att direkt kunna omvandlas

till annat kategoriboende t.ex. äldreboende med tillgänghetslösningar.

Hysesgästföreningen tillstryker förslaget.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsföreningen Sötmandeln 1

Brf Sötmandeln 1 anser att trafiken på Sirapsvägen är problematisk på grund av omfattande varutransporter till mataffären som har sitt varuintag vid Sirapsvägens vändplan. Sirapsvägen är smal och medger inte möte i uppfarten från Pepparvägen eftersom parkering är tillåten på södra sidan. Effekten blir att transporterna använder den norra gångbanan för att kunna mötas, vilket utgör en stor risk för gående – varav många synskadade som bor i närområdet.

Brf Sötmandeln 1 anser att planförslaget totalt skulle förändra centumbilden i Hökarängen från alla håll och förvanska de kulturhistoriska värdena. Att entrébalkongerna är ett helt nytt och avvikande inslag i Hökarängens byggnation. Att den nya byggnadens höjd kommer förändra Hökarängens centrum sett inifrån och utifrån vid passage på Örbyleden då den får nästan samma höjd som David Helldéns punkthus.

Brf Sötmandeln 1 är av åsikten att planprojektet inte bör genomföras.

Till yttranden biläggs tidigare korrespondens i ärendet.

Övriga, ej sakägare

Boende 1

Boende 1 opponerar sig starkt mot det planerade bygget då det tar natur i besittning som har en viktig funktion för de som bor i kvarteret men också alla som åker kollektivt och besöker Hökarängens centrum. Boende 1 anser att den del natur som finns kvar förtätas in absurdum vilket förstör kvaliteten som finns med förorten som är just naturen.

Boende 1 påpekar att Hökarängsbarnas livskvalitet förstörs genom hård exploatering, inte bara i detta planprojekt utan genom samtlig planerad exploatering som sker i området i dagsläget. Boende 1 framför att om det ska byggas bör det inte göras genom förtätning utan genom att skapa nya förorter.

Boende 2

Boende 2 ser gärna att det byggs i Hökarängen men att det måste göras smart.

Boende 2 anser att det föreslagna huset inte passar in i Hökarängens karaktär med det platta taket utan omsorg i detaljerna, loftgångarna och närheten till David Helldéns punkthus. Boende 2 anser att placeringen av byggnaden är tveksam i sitt läge invid tunnelbanan, Örbyleden och Matdaxs lastkaj.

Boende 2 föreslår att om det ska byggas i detta läge bör man inspireras av de nya punkthusen i Tallkrogen som tillfört kvaliteter invid spåret. Boende 2 föreslår även att det istället bör byggas längst med Örbyleden.

Boende 3

Boende 3 anser sig berörd av aktuellt förslag till detaljplan genom att det sista naturpartiet i närheten bebyggs vilket förstör utsikten.

Boende 3 är även orolig över tunnelbanans kapacitet på morgonen med ett tillskott av boende i Hökarängen då det redan idag är fullt på tågen.

Heli Rosendahl
T.f. planchef

Johanna Rosvall
stadsplanerare