

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av fastigheten Örby 4:1 vid kv. Brandbottnen i stadsdelen Bandhagen, Dp 2016- 19354

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Statliga och regionala myndigheter och förbund	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	7
Övriga remissinstanser	14
Sakägare enligt fastighetsförteckning	16
Övriga, ej sakägare	19
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande.	20
Föreslagna förändringar.....	20

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ett nytt flerbostadshus i 5-7 våningar inom fastigheten Örby 4:1 vid korsningen Trollesundsvägen/Mosstenabacken nära Bandhagens tunnelbanestation och centrum. Bostadshuset föreslås utföras med en upphöjd bostadsgård med parkeringsgarage undertill, samt en lokal i bottenvåningen mot Trollesundsvägen. Detaljplaneförslaget innebär även att en befintlig elnätstation som är belägen där det nya huset föreslås, flyttas till ett nytt läge längre norrut längs med Mosstenabacken.

Planförslaget sändes ut på samråd 2018-02-20 - 2018-04-03. Under samrådet inkom 25 yttranden. Flera remissinstanser tillstyrker planförslaget i stora drag och menar att det av flera skäl är positivt med nya bostäder på platsen, men framför synpunkter i sak, framförallt vad gäller det föreslagna husets utformning och gestaltning och anpassning till omgivningen, samt risk- och

Stadsbyggnadskontoret

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

bullerrelaterade frågor med anledning av närheten till tunnelbanespåren. Sakägare och övriga som framfört synpunkter anser att byggnaden som föreslås är för hög för platsen, att större hänsyn borde tas gestaltningmässigt till centrumområdets befintliga byggnader avseende arkitektonisk utformning och volym, samt att skuggpåverkan och insyn i omkringliggande äldre byggnader är för stor.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har framförallt följande frågor utvecklats och vidarestuderats i planarbetet: bullerutredning och bestämmelse avseende buller i plankartan, risk för påverkan på tunnelbanans banvall och förslagets gestaltning och anpassning till omgivande bebyggelse.

Utformningen av loftgångar och loftgångsfasader har uppdaterats, med särskild tonvikt på fasaden som vetter mot tunnelbanespåren där syftet varit att öka kvaliteten i gestaltningen och minska risken för att denna sida upplevs monoton. Synpunkter kring brandsäkerhet, vibrationer och urspårningsrisk har vidarestuderats. Elnätstationens nya placering och genomförbarhet för flytten har studerats i samverkan med Ellevio. Mosstenabacken har fått en breddad trottoar för att ledningsflytt i samband med stationen ska kunna möjliggöras. Föreslagna mobilitetsåtgärder kopplade till projektets p-tal har utvecklats.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras i det fortsatta arbetet fram till detaljplanens antagande.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2018-02-20 - 2018-04-03. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Fyrkanten, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 samt i receptionsområdet på Stadsdelsförvaltningens kontor, Slakthusplan 8, och på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Annons om samråd och öppet hus publicerades i lokaltidningen Mitt i söderort tisdag 20 februari 2018. Anslag om öppet hus sattes även upp på bostadsentrédörrar längs med Mosstenabacken, samt på

anslagstavla vid Bandhagens centrum. Öppet hus för detaljplanen hölls kvällstid 2018-03-07 i Bandhagens skola på Trollesundsvägen 66 i Bandhagen, där cirka sex besökare 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

Länsstyrelsen lyfter i sitt yttrande att det är bra att beslutad åtgärdsnivå samt riktlinjer för långtgående fördröjning och rening av dagvatten följs i planen, men saknar Stadens bedömning av om det är möjligt att följa miljökvalitetsnormerna, och önskar att planbeskrivningen uppdateras med en sådan bedömning.

Vidare anser Länsstyrelsen att planbestämmelsen gällande skydd mot omgivningsbuller inte är tydligt utformad, och att fokus på bebyggelseutformningen i detta avseende bör bli tydligare. Utformningsförslaget enligt illustration i planbeskrivningen för hörnlägenheterna närmast tunnelbanespåren kan godtas om det regleras i en planbestämmelse. I hörnlaget får bullerförordningens riktvärden innehållas utanför fönster istället för utanför fasad, eller också anser Länsstyrelsen att stöd för föreslagen illustrerad lägenhetsfördelning saknas. Helt inglasad balkong bör enligt Länsstyrelsen inte vara en förutsättning för att klara bullerkraven.

Avseende påkörningsrisken vid tunnelbanespåren pekar Länsstyrelsen på att påkörningsrisken beräknats utifrån dagens hastighet förbi perrongen, 50 km/h samt 60 km/h. Vid bedömningen av individ- och samhällsrisk vid urspärning finner konsulten att på 7,5 m respektive 8 meter mellan byggnad och spårmitt samt höjdskillnad understiger 0,5 meter är individ- och samhällsrisk acceptabla. Kommunen har i plankartan valt alternativet med cirka 8 m mellan byggnad och spårmitt. Länsstyrelsen bedömer dock att en placering av byggnaden under nivån för spåret kan öka riskerna och eventuellt det avstånd som krävs för att acceptabla risknivåer ska kunna hållas. Länsstyrelsen anser att staden behöver motivera varför det kan anses vara acceptabelt att byggnaden närmast spårmitt kan placeras upp till en halvmeter under nivån för spåret.

Planområdet ligger inte inom riksintresse för kulturmiljövården men ligger inom ett kulturhistoriskt värdefullt område. Länsstyrelsen delar stadens bedömning att bebyggelse är möjlig på platsen, men anser att det dock är väsentligt att de intentionerna gällande kvalitet i utformning och anpassning till områdets kulturhistoriska värden fullföljs när projektet preciseras, bland annat avseende gestaltningen.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Trafikförvaltningen konstaterar att förslaget sammanfaller med tunnelbanans banvall. På grund av detta anser förvaltningen att byggaktören ska komplettera riskanalysen med en utredning om hur banvallen kommer att påverkas under byggnationen och vilka åtgärder som behövs för att inte äventyra banvallen. Byggaktören ska dessutom ta fram en riskanalys som analyserar grundläggningsarbete och hur dessa påverkar spåret.

Trafikförvaltningens bedömning är att en viss urspårningsrisk föreligger. Tunnelbanan ligger delvis på bro och bank där skyddsräll finns på bro. Tunnelbaneanläggningen skulle därmed behöva kompletteras med skyddsräll på bankdelen.

Trafikförvaltningen ifrågasätter även lämpligheten i att ha loftgångsbalkonger mot tunnelbaneanläggningen med avseende på att föremål kan kastas ner på spåret, och menar att riskutredningen bör kompletteras med ett utlåtande kring risken att föremål hamnar på spåren.

Avseende eventuell påverkan på banvallen, risk för urspårning och främmande föremål på spåret så är trafikförvaltningens bedömning att utformningen och placering kan komma att behöva förändras så att trafikförvaltningens spåranläggning inte påverkas negativt.

Trafikförvaltningen vill också informera om att vid samtliga vibrationsalstrande arbeten såsom sprängning, pålning, spontning inom 50 meter från spåranläggning ska SSATEB-0345 följas. Vid samtliga typer av kranarbeten ska SSÄ SÄK-0464 följas.

För att säkerställa att inte tunnelbaneanläggningen äventyras så ska ett genomförandeavtal tecknas mellan förvaltningen och exploatören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan. Detta bör ske innan detaljplanen är antagen.

Trafikförvaltningen anser att skrivningen om bostädernas möjlighet till att få skyddade uteplatser är otydlig och att den behöver tydliggöras i planbeskrivningen. Ska bostäderna ha uteplatser och vissa byggs i bullrigt läge så ska det också finnas tillgång till bullerskyddad uteplats som uppfyller förordningens riktvärden.

Förvaltningen ser inget behov av att ändra eller inrätta nya busslinjer i och med områdets närhet till befintlig kollektivtrafik. Kollektivtrafiken omnämns dock inte i planbeskrivningen under kapitlet planförslag vilket förvaltningen anser bör läggas till. Trollesundsvägen är en viktig koppling för busstrafiken där även stombuss 173 trafikerar. Detta gör att framkomligheten utmed denna väg inte får försämrats. Planerade verksamheter i bottenplan får ej medföra felparkeringar som hindrar framkomligheten för buss. Det är också viktigt att busstrafikens framkomlighet under byggtiden säkerställs. Stombussen får inte påverkas under eller efter byggtiden. Om det finns en risk att framkomligheten påverkas vill Trafikförvaltningen vara med i en tidig dialog kring detta.

Storstockholms Brandförsvär

Brandförsvaret konstaterar att planförslaget hanterat de riskkällor som identifierats inom 150 meter från planområdet, i form av urspårningsrisk från tunnelbanan samt Örbyledet, men önskar att kommunen kompletterar med en kommentar kring avståndet till Örbyleden i planbeskrivningen, för att tydliggöra att detta har hanterats.

Enligt riskanalysen avseende urspårning av tunnelbanan rekommenderas ett skyddsavstånd på 8 meter mellan byggnad och närmsta tunnelbanespårs spårmitt. Brandförsvaret undrar om detta har beaktats avseende utstickande loftgångsbalkonger. Gällande avstånd inklusive avstånd från loftgångar bör förtydligas.

Brandförsvaret har inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Dock noteras att utrymning från planerad bebyggelse planeras anordnas så att stegutrusning inte behöver nyttjas som alternativ utrymningsväg. Brandförsvaret önskar påtala olämpligheten med att skapa möjligheten att inreda eller nyttja loftgången för annat än som ren utrymningsväg. Loftgångarna utgör både primär och alternativ utrymningsväg och framkomligheten i dessa får ej äventyras. Att brand i en bostad snabbt sprids till brännbart material på loftgång alternativt utbryter på loftgången måste förhindras för att säkerställa trygg utrymning.

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Ett avstånd om maximalt 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, 150 meter mellan två brandposter önskas. Enligt SSBF:s underlag ser detta ut att precis klaras med befintliga brandposter. Det är dock önskvärt att detta säkerställs inom detaljplanarbetet.

Brandförsvaret har noterat att svårigheterna ur brandskyddssynpunkt med träfasad lyfts i framtaget underlag, och undrar vad som avses med skrivningen ”brandklassat material”.

Trafikverket

Trafikverket påtalar att detaljplaner som innehåller byggnader över 20 meter över markplan ska inskickas till LFV SAMT till berörda flygplatser av riksintresse. I aktuellt fall ska synpunkter inhämtas från Swedavia i egenskap av ägare av Stockholm Bromma flygplats samt Stockholm Arlanda flygplats. Swedavia avgör om en flyghinderanalys är nödvändig att genomföra.

Försvarmakten

Försvarmakten har ingen erinran mot det aktuella planförslaget.

Swedavia Arlanda airport

Swedavia Arlanda airport meddelar att det inte föreligger någon påverkan på Arlanda med föreslagen totalhöjd i aktuellt planområde, varför flygplatsen inte har något att erinra mot föreslagen detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har med anledning av Länsstyrelsens yttrande gällande buller sett över bullersituationen för hörnlägenheter mot spåren och lagt till en bestämmelse om att bullerförordningens riktvärden får innehållas utanför fönster.

Planbeskrivningen har uppdaterats med ett konstaterande om att miljökvalitetsnormerna kan följas.

Risken med att de utstickande balkongerna längs med loftgångsfasaden mot tunnelbanespåren har hanterats genom att dessa balkonger utgått i det uppdaterade förslaget, och nu består av en rad mindre släpp i fasaden. Kontoret bedömer att den nya utformningen bör minska risken Trafikförvaltningen påtalar i sitt yttrande för att föremål kastas ned på spåren. Avseende synpunkten om eventuell påverkan på banvallen har ett PM rörande detta har tagits fram till granskningen.

Nivåskillnaden i samrådsförslaget om ca 0,5 meter mellan byggnad och spårmitt har i granskningsförslaget justerats. Marken ska fyllas upp så att höjdskillnaden elimineras. Byggnadens placering har inte förändrats, eftersom framtagna riskutredningar visar att 8 meters avstånd innebär en godtagbar risknivå inom acceptanskriterierna för urspårning (under ALARP) om marken mellan byggnadens fasad och spårmitt fylls upp så att den håller samma höjd. Den nya höjden regleras i planen genom en bestämmelse som gör gällande

att höjd för mark och spårmitt ska vara densamma inom 8 meter från spårmittens läge.

Stadsbyggnadskontoret har översänt samrådsmaterialet till Bromma flygplats och Arlanda flygplats, Swedavia. Kontoret har erhållit svar från Bromma flygplats, som meddelat att inget behov finns av en flyghinderanalys i det aktuella fallet.

Skrivningen om brandklassat material utgår i det uppdaterade planförslaget, med anledning av att trämaterial inte längre ingår i byggnadens gestaltning, varför Brandförsvarets synpunkt angående detta inne längre kan anses vara aktuell.

Till granskningen har gestaltningen setts över och material och kulörer har i större utsträckning anpassats till äldre omkringliggande bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det nya förslaget är bättre anpassat till sin kontext, samtidigt som det utgör ett nytt inslag som bryter av och bidrar med något intressant på platsen.

Planbeskrivningen har uppdaterats med en kommentar avseende avståndet till Örbyleden.

Uteplats anordnas på innergården som uppfyller förordningens riktvärden. På den lägre byggnadens tak möjliggörs även en takterrass och en bullerskärm, så att en bullerskyddad uteplats kan anordnas även där.

Med anledning av Trafikförvaltningens synpunkt om avtal om fortsatt process har byggaktören har lämnat in en intrångsblankett till förvaltningen och produktionssamordning har startat. Avtal ska tas fram innan planen antas.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Stadsdelsnämnden/stadsdelsförvaltningen Enskede Årsta Vantör Stadsdelsförvaltningen är positiva till en exploatering av den aktuella platsen, men påtalar vikten av att stor hänsyn i det fortsatta arbetet med planen bör tas till kulturmiljö samt ekologiska och rekreativa förutsättningar. En av anledningarna som anges till detta är planområdets placering i nära anslutning till tunnelbaneperrongen och Bandhagens centrum, vilken gör att den blir påtagligt synlig i området.

Förvaltningen påpekar även att trygghetsfrågan är viktig, och önskar med anledning av detta se en högre andel uppglasning av fasaden mot Mosstenabacken. Förvaltningen önskar att en samlad

analys görs av den totala exploatering som planeras vid Bandhagens centrum med omnejd och hur den påverkar stadsbilden, kulturhistoriskt värde och upplevelsen av gestaltningen, då den nya bebyggelsen kommer att förändra upplevelsen av platsen, och riskera att bli alltför framträdande i relation till befintlig bebyggelse.

Förvaltningen är positiv till det planerade tillskottet av många smålägenheter som projektet innebär, men ser gärna att några större lägenheter med fyra rum eller mer inryms i byggnaden.

Förvaltningen är också positiv till de höga ambitionerna avseende mobilitet och till gröna tak, liksom fortsatt utredning om hur ekosystemtjänster kan stärkas genom kompensation av den grönska som försvinner. Ett medskick förvaltningen gör är att användningen av klimatsmarta material i konstruktionen bör främjas. Gällande lämpligt val av kompensation för bortfall av grönska uttrycker förvaltningen önskan om att detta ska ske i dialog med Stadsdelsförvaltningens stadsmiljöfunktion i syfte att identifiera de bästa platserna för denna kompensation.

Slutligen framhåller stadsdelsförvaltningen att det pågående förtätningsarbetet i Bandhagen innebär att behovet av förskoleplatser i området ökar. Dock bedöms behovet som denna plan medför kunna täckas in av planerad förskola, men om antalet bostäder i planen skulle öka eller fler projekt tillkomma i området kan denna bedömning komma att förändras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) är i en sammanvägd bedömning positiv till detaljplanen och tillstyrker denna. En fråga som bör klarläggas i fortsatt planering är den om buller, vilken miljöförvaltningen bedömt som mest betydelsefull i sitt underlag för miljö- och hälsofrågor. Nämnden noterar att planförslaget innehåller en bullerskyddslösning för hörnlägenheter med en indragen balkong. En skyddsåtgärd som har utgångspunkt i den tidigare använda stockholmsmodellen för trafikbuller.

MHN anser att planförslagets bullerutredning bör utvecklas i det fortsatta planarbetet och att utredningen bör klargöra förutsättningarna för att förebygga olägenhet för människors hälsa. Lägenhetslösningar samt eventuella kompensationsåtgärder redovisas i utredningen och planbeskrivningen. För att möjliggöra bra planlösningar även för hörnlägenheter kan hörnen behöva ägnas särskild omsorg. Genomgående hörnlägenheter bedömer nämnden kan ordnas för de två högsta våningarna. Övriga tre hörnlägenheter bör eventuellt kunna accepteras med föreslagen lösning via en

balkong med tätt räcke och ljudabsorbenter. En utgångspunkt för denna bedömning är att tunnelbanetrafiken inte avger så pass höga bullernivåer vid själva stationen (låga hastigheter) som bullerutredningen redovisar, samt att stationsbyggnaden i viss utsträckning skärmar buller från spårtrafik.

Frågan om risken för vibrationer till nya bostäder från spårtrafik har studerats i bullerutredningen. Även risken för vibrationer till nya bostäder från vägtrafik på Trollesundsvägen bör studeras i den fortsatta planeringen. Flertalet busslinjer passerar förbi planområdet som delvis innehåller vibrationskänslig mark i form av lera. Motsvarande krav för vibrationer från spårtrafik gäller även för vägtrafik.

Nämnden anser att trafikuppgifterna för spårtrafik bör säkerställas inför den vidare planeringen och ta höjd för pågående spårtrafikplanering. Tunnelbanetrafiken kan förväntas öka i ett tidsperspektiv fram till år 2030, då tunnelbanans linje till Hagsätra beräknas vara i drift.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att grön-kompensation sker för den vegetation som försvinner i och med att detaljplanen genomförs. För att närområdets gröna karaktär ska kunna fortsätta att utgöra ett stöd och samverka med de mer homogena habitatområdena såsom Majroskogen samt bidra till en robust kontakts mellan sådana habitatområden, ser nämnden gärna att ekologiska kompensationsåtgärder vidtas som stärker livsmiljöer för barrskogslevande arter.

I samband med kommande rivning av befintlig elnätstation vill nämnden uppmärksamma riskerna för föroreningar i mark och byggnad. Anmälningsskyldighet råder till MHN för eventuella efterbehandlingsåtgärder vid föroreningar.

Trafikkontoret

Trafikkontoret (TK) anser att planförslaget innebär ett positivt tillägg för bebyggelsen i Bandhagen. Det aktuella projektet ligger i ett bra kollektivtrafikhärläge med goda möjligheter för ett hållbart resande.

TK påtalar att sikttrianglar om minst 1,5x1,5 meter behöver tillskapas vid garageuppfarten mot Mosstenabacken i enlighet med stadens riktlinjer.

Det lägesspecifika parkeringstalet, kompenserat för en stor andel små lägenheter, om 0,45 anser TK vara rimligt. Angivet antal parkeringsplatser motsvarar ett parkeringstal om 0,4 baserat på exploateringen. Utifrån antalet planerade parkeringsplatser behöver fler mobilitetsåtgärder genomföras för att sänka parkeringstalet

ytterligare. TK konstaterar att ett antal befintliga parkeringsplatser utmed Mosstenabacken behöver tas bort i och med exploateringen. Cykelparkeringstalet bedöms rimligt.

Angöring av avfallshantering ordnas genom lastplats 15 meter på Mosstenabacken. TK ser positivt på detta, samt att ett 3,5 meter fritt mått planeras på sidan av lastzonen.

Balkonger över allmän plats får inte uppföras lägre än 3,2 meter över gångbanans nivå i syfte att medge gatudriftens framkomlighet. Denna bestämmelse finns i förslaget för balkonger utmed Trollesundsvägen men samma bestämmelse bör även gälla Mosstenabacken.

TK upplyser om att staden har en belysningscentral inom planområdet som måste flyttas till ny plats. Denna är idag belägen vid Ellevios nätstation.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet är av uppfattningen att den aktuella platsen är möjlig att bebygga, men menar att det exponerade läget en kulturhistoriskt värdefull miljö gör att utformningen av den nya byggnaden behöver bearbetas ytterligare.

Stadsmuseet framhåller också att de föreslagna utformningsbestämmelserna behöver revideras så att de säkerställer att en ny byggnad på platsen kan förväntas uppfylla plan- och bygglagens krav på god helhetsverkan och skydd av områdets särskilda kulturhistoriska värden.

En tillbyggnad med den föreslagna volymen på en så central plats nära Bandhagens centrum kommer att påverka upplevelsen av området och områdets kulturvärden på många olika sätt. Stadsmuseet bedömer ändå att platsen kan bebyggas med en volym som i huvudsak överensstämmer med den som anges i planen. Möjligen riskerar den högre byggnadskroppen i sju våningar att konkurrera med skivhuset i centrum på ett olyckligt sätt.

Stadsmuseet anser däremot inte att den föreslagna utformningen av en ny byggnad på platsen är lämplig med hänsyn till platsens stora kulturhistoriska värden. Stadsmuseet delar den bedömning som den antikvariska konsekvensanalysen kommer fram till att den föreslagna byggnaden skulle bli ett helt nytt inslag i Bandhagen. Utformningen följer vare sig befintlig bostadsbebyggelse eller centrumanläggningens formspråk. Konsekvensanalysen lyfter särskilt fram sockelfasaden med garageinfart mot Mosstenabacken och det renodlade loftgångsmotivet mot tunnelbaneperrongen som

bryter mot områdets karaktär och bedöms innebära negativa konsekvenser för stadsbild och helhetsupplevelsen av kulturmiljön.

Stadsmuseet delar därmed också uppfattningen i kulturmiljöanalysen att byggnaden bör bearbetas ytterligare för att begränsa den negativa inverkan på platsens kulturvärden. I konsekvensanalysen nämns att fasad mot öster, loftgångarna mot tunnelbanan samt byggnadens fasadmaterial och färgsättning skulle behöva anpassas bättre till områdets karaktär. Stadsmuseet vill framförallt framhålla vikten av att fasaden mot öster ges en god gestaltning eftersom den både kommer att vara ett blickfång för alla som kommer med eller passerar med tunnelbanan och kommer att vara synlig från Bandhagens centrum.

Stadsmuseet vill också tillägga att fasaden mot Trollesundsvägen skulle behöva studeras vidare för att säkra en långsiktigt god helhetsverkan. Viktiga krav för att säkerställa såväl funktion som en god helhetsverkan och en nödvändig anpassning till områdets karaktär bör preciseras som utformningskrav i planen. Övriga delar kring utformningen bör provas i bygglovet.

Stadsmuseet anser att föreslagna utformningsbestämmelser är för precist anpassade efter den i planbeskrivningen föreslagna byggnaden. Utformningsbestämmelser bör enligt Stadsmuseets uppfattning reglera vilka egenskaper som är viktiga för att byggnaden ska uppfylla stadens krav på funktion, och de krav på anpassning till områdets karaktär som bedöms som nödvändiga av hänsyn till bland annat kulturmiljön. Bestämmelsen om att taken ska vara platta och skrivningen om runda hörn bedöms inte vara nödvändig. Däremot borde utformningsbestämmelser finnas för till exempel fasadmaterial. I plankartan saknar Stadsmuseet reglering av vilka sidor som får förses med loftgångar, vilket man anser behövs om loftgångar ska finnas. Stadsmuseet är dock tveksamt till att tillåta loftgångar på den mycket exponerade fasaden mot öster.

Enligt plankartan ska balkongräcken vara genomsiktliga pinnräcken. Stadsmuseet ifrågasätter om det adekvat att reglera detta i planen eftersom de boende ändå kommer att kunna klä räckena med till exempel balkongskyddsväv vilket troligen kommer att ske i flera fall på grund av det insynsutsatta läget. Stadsmuseet anser att byggnaden i stället från början ska utformas på ett sätt som inte kräver en sådan reglering.

Stadsmuseet anser att om syftet är att byggnadens glasade delar ska vara genomsiktliga så bör det preciseras i planen. Annars är risken stor att glasen täcks för.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet framhåller att en god gestaltning med hög kvalitet i materialval och formspråk av den föreslagna bebyggelsen är extra viktig med tanke på byggnadens placering i nära anslutning till den ur kulturmiljösynpunkt värdefulla miljön vid Bandhagens centrum. Eftersom den nya bebyggelsen blir en ny årsring, med ny skala och formspråk önskar rådet se en sakligare gestaltning och ökad samklang med omkringliggande byggnader.

Skönhetsrådet ser generellt positivt på ny bebyggelse på den aktuella platsen, och menar att den har potential att tillföra nya verksamheter och liv till denna del av Bandhagen. Rådet påpekar dock att området mellan tunnelbanespåren och fasaden på förslaget nytt hus bör utformas bättre, då detta kan komma att bli en skräpig zon om det inte gestaltas med omsorg.

Rådet lyfter också bullersituationen i planområdet i kombination med föreslagen planlösning för bostäder som en fråga som bör studeras ytterligare. Rådet ser en risk att de planlösningar som föreslås med lägenheter om 35m² inte motsvarar bullerkraven, och påpekar att de indragna balkonger som redovisas i förslaget stjälar yta från bostäderna med tre rum.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Rådet har inget att erinra mot planen.

Stockholms Stads parkerings AB

Ingen erinran mot förslaget till detaljplan.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen påpekar att Bandhagen står inför en hög befolkningstillväxt under de kommande åren, vilket innebär ett större behov av skolplatser. Förvaltningen påpekar också att det aktuella projektet saknas i inrapporterade planer i befolkningsprognosen, vilket gör att förvaltningen schablonmässigt räknar med ett behov på 0,5 elevplatser per ny lägenhet.

Närbelägna Bandhagens skola och Bäckahagens skola förväntas få en ansträngd kapacitet redan 2019, och även om nya skolor planeras i området på längre sikt så lyfter förvaltningen behovet av tillfälliga lösningar för att möta behovet det kommande decenniet.

Förvaltningen efterfrågar en tätare dialog med

Exploateringskontoret och Stadsbyggnadskontoret för att hantera såväl kort- som långsiktigt behov av skolplatser, och förordar att det

aktuella bostadsprojektets tidplan samordnas med tidplanen för utbyggnation av skollösningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Trafikkontoret om att mobilitetsåtgärderna bör utvecklas för att motivera det låga p-talet, varför planförslaget uppdaterats med ytterligare mobilitetsåtgärder till granskningen.

Angående stadsdelsförvaltningens synpunkter om trygghetsfrågan har kontoret sett över möjligheten att öka andelen glasning av fasaden mot Mosstenabacken, men landat i att den tidigare föreslagna andelen glasning kvarstår. Glasningen i sig utgör inte en trygghetsskapande faktor, utan det är viktigt att det också finns en tanke om vad som möter betraktaren bakom glaset. Ambitionen är att de delar invändigt i bottenvåningen som har fönsterpartier ska gestaltas med omsorg om trygghetsaspekten, med genomtänkt ljussättning inomhus och inslag som bryter av och motverkar en monoton fasad, som konstverk i soprum som blir synliga från gatan.

Bestämmelsen om balkonghöjd har i det uppdaterade planförslaget justerats så att den även innefattar Mosstenabacken, med anledning av Trafikkontorets synpunkt om att bestämmelsen endast gällt mot Trollesundsvägen.

Planering pågår på en övergripande nivå för att möta skolplatsbehovet i stadsdelen vilket Utbildningsförvaltningen påtalar i sitt yttrande, och en detaljplan för en ny grundskola för ca 900 elever har startats vid kv. Hemsystern vid Skebokvarnsvägen mellan Bandhagen och Högdalen.

Kontoret instämmer med Stadsdelsförvaltningens i att en analys som innefattar en bedömning om hur samtliga nybyggnationer i närheten av Bandhagens centrum vore önskvärd, och tar med sig frågan till det övergripande arbetet med stadsdelens utveckling, då det dessvärre inte kan hanteras i denna enskilda detaljplan.

Arbetet med plats och utformning av grönkompensation har påbörjats. Stadsdelen är en viktig del i detta arbete och fortsatt dialog kring detta ska hållas.

Med anledning av miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter på genomförd bullerutredning har denna uppdaterats till granskningen.

Stadsmuseet anser att samrådsförslagets gestaltning och anpassning till befintlig närmiljö med höga kulturmiljövärden kan

förbättras. Till granskningen har stor omsorg ägnats uppdateringar av gestaltningen av fasadgestaltning, där loftgångsfasaden mot tunnelbanespåren fått ett helt nytt uttryck med vertikala släpp istället för de tidigare långa, horisontella loftgångsbalkongerna. Utvändiga kulörer och material har uppdaterats i syfte att värna omkringliggande miljö på ett mer respektfullt sätt. Som helhet utgör dock det aktuella förslaget ett nytt inslag i miljön vid Bandhagens centrum, som medvetet sticker ut i den befintliga miljön. Formspråk och volym blir en ny årsring, som med hög kvalitet och en genomtänkt anpassning till såväl markförhållanden som närmiljö som kontoret bedömer har potential att tillföra många positiva värden till platsen.

Utformningsbestämmelserna gällande glasningen i delar av fasaden har till granskningen uppdaterats så att de även innefattar genomsiktighet, i enlighet med Stadsmuseets yttrande.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA)

Stockholm Vatten och Avfall meddelar att de som sophanteringslösning för det aktuella projektet förespråkar markbehållare. De meddelar också att om kärl ändå används, vilket är den lösning som presenteras i samrådsförslaget, är det av stor vikt att arbetsmiljön är god, och följer kraven nedan:

- Transportvägen från källsorteringsrum till sopbilens angöringsplats ska vara hårdgjord och plan- lutningen ska inte överstiga 1:20.
- Avståndet mellan hämtfordon och avfallsutrymme ska vara högst 10 meter.
- Dörrbredden ska vara 110 cm vid ytterkarm, och om grovavfall insamlas i rummet bör dörrbredden vid ytterkarm vara 120 cm.
- Arbetsutrymme för hämtpersonal framför avfallsbehållare bör vara minst 1,5 meter.

I övrigt förordar Stockholm Vatten och Avfall att matavfallsinsamling möjliggörs i fastigheten, och hänvisar till de höga mål Staden har för insamling av matavfall. Möjlighet till fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar förordas också. Det påpekas i yttrandet att Fastighetsägaren ska följa stadens lokala avfallsföreskrifter, och möjliggöra för omhändertagande av hushållens grovavfall via soprum eller uppställningsplats för container.

Avseende vattenrelaterade frågor i detaljplanen meddelar SVOA att vattenanslutning kan beredas genom befintlig ledning i Mosstenabacken. Servis till befintlig ledning bereds av Stockholm Vatten & Avfalls anslutningsenhet. Spill- och dagvattensserviser bereds via kombinerad ledning i Mosstenabacken. Det påtalas i yttrandet att de dagvattenlösningar för kvartersmark som presenteras i dagvattenutredningen ska efterföljas.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi påpekar att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylledningar, och för att kunna planera eventuella ledningsomläggningar/nya ledningsdragningar och säkra den befintliga driften med minsta möjliga störningar önskas tidig information och dialog. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi, och bekostas av byggaktör enligt gällande avtal. Tecknande av genomförandavtal önskas snarast.

Ellevio

Ellevio påtalar vikten av att samtliga funktioner i nätstationen som föreslås flyttas i samband med planens genomförande tillgodoses i det nya läget, samt att tillräckligt utrymme ges de kabelstråk som blir aktuella i nätstationens närområde. Ellevio önskar ny dialog med Staden gällande den nya nätstationens exakta placering i plankartan. I synpunkten lyfts även att flytten av nätstationen innebär att förutsättningarna för eldistributionen förändras, då elnätet i ett relativt stort område omdisponeras, vilket kan leda till behov av åtgärder i andra delar av ledningsnätet. Ellevio önskar kontakt angående ledningssamordning.

Den definitiva lösningen för placeringen av den nya nätstationen inklusive byggavtal skall vara färdigt innan arbete med byggnation av projektet inleds, och servitutshandlingar ska vara undertecknade av parterna.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen tillstyrker förslaget men har följande synpunkter: Ett förtydligande gällande om bostadsändamål avser bostadsrätter eller hyresrätter måste till, menar föreningen. Ett inhägnat område för små barn på innergården bör säkerställas. En markradonundersökning förutsätts genomföras inför byggnationen. En fritids- och möteslokal förutsätts bli en del av byggnadens innehåll. Laddningsstationer i garage för både bil och cykel förutsätts anordnas. Hyresgästföreningen vill påpeka att byggaktören inte ska välja fönster med lägre u-värde än 1.0.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dialog mellan Staden och Ellevio har hållits efter samråd, i samband med fortsatt planering av den nya elnätstationens läge och utformning. Ledningssamordning mellan Staden och berörda ledningsägare är påbörjad.

Stockholm Vatten och Avfalls synpunkter gällande tillgänglighet och arbetsmiljö har arbetats in i det reviderade förslaget. Möjlighet till sortering av förpackningar och tidningar är en föreslagen mobilitetsåtgärd i det nya förslaget.

Hyresgästföreningens synpunkter om laddplatser för elcykel och bil tillgodoses i planförslaget. Den upphöjda innergården förses med staket, men har inga särskilda ytor utpekade för mindre barn, vilket främst brukar iordningsställas om det är en förskolegård som planeras.

Det planeras i dagsläget för bostadsrätter, men detta är inte något som regleras i detaljplanen, utan kan komma att ändras efter det att planen vunnit laga kraft.

Sakägare enligt fastighetsförteckning**Sakägare 1**

Den enskilde är missnöjd med den ökade grad av insyn i den enskildes hem som planförslaget medför. Det finns en oro kopplat till den trängsel som uppstår i affären, i tunnelbanan och för områdets parkeringsplatser, om förslaget realiserar. Istället för ett hus på platsen önskar den enskilde att det skulle byggas en park eller någon form av rekreationsyta.

HSB Brf Bandhagen

De berörda anser att byggnaden är för hög och har för stor volym för den föreslagna platsen, samt dåligt anpassad till omgivande äldre bebyggelse. Byggnadens höjd på platsen är 5- 7 våningar, vilket medför att de nya boende i den nya byggnaden får direkt insyn i de lägenheter och lokaler de berörda har vid centrum. Byggnaden skymmer även centrumbyggnaden från tunnelbaneperrongen vilket de berörda tror kan få konsekvenser för hyresgästernas verksamheter.

De berörda oroas av att planförslagets byggnadshöjd skuggar omkringliggande bebyggelse, och saknar en solstudie för vinterhalvåret.

De berörda anser att det är anmärkningsvärt att byggnaden placeras 8 meter från tunnelbanespåren, och att det visar på att projektet inte tagit hänsyn till människors livskvalitet eftersom de menar att ingen utemiljö för vare sig barn som vuxna finns att tillgå. Vidare pekar de berörda på svårigheten att ha barn lekandes på en takterrass, och att hänvisa dessa till grönområdet på andra sidan Trollesundsvägen utgör en trafikfara då barnen måste korsa vägen.

Vidare finns en oro hos de berörda att den stora inflyttning av människor som staden planerar för medför att området blir osäkert. Trollesundsvägen är en genomfartsled till Högdalen och har busstrafik, de berörda anser att byggnationen ökar trafikmängden.

De berörda anser att Bandhagen är och ska förbli en förort, då boende här flyttar hit av andra skäl som lugn och grönska. Att staden väljer att kalla förorten stad förändrar inget i sak, och de skrivande anser att bebyggandet av de få gröna oaser som finns kvar är tragiskt. Argumentet att bebygga ytan för att den inte används anser de berörda inte vara ett bra argument och menar att grönytan har flera naturmiljövärden.

De berörda anser också att projektets visionsbild där byggnaden ses från tunnelbaneperrongen är felaktig och att placeringen inte överensstämmer med verkligheten och därför bör ritas om.

De berörda menar att i Bandhagens centrum är alla lokaler uthyrda till näringsidkare som värnar om sina hyresgäster. Att byggaktören vill få in näringsidkare även längs Trollesundsvägen anser de berörda är bra, men påpekar att det är viktigt dessa inte på något sätt konkurrerar med föreningens hyresgästers verksamheter.

De berörda uttrycker att Bandhagens tunnelbana är överbelastad, och att de över 400 lägenheter som planeras i olika projekt i närområdet medför ytterligare problem. Dagens kommunikationer kommer inte att räcka till. Staden har inte planerat för en utbyggd kapacitet utan litar på att SL ordnar det. De berörda anser att detta är anmärkningsvärt, då Trafikförvaltningen skurit ned på turtätheten för såväl bussar som tunnelbana.

I Bandhagen finns få parkeringsplatser på gatorna. Att staden anser att man inte ska ha bil och därför inte dimensionerar för nya parkeringsplatser anser de berörda inte vara ett hållbart argument.

De berörda anser att människor måste ha bil och måste inse att det kommer att bli ett problem.

De berörda har under över 1 års tid ringt till Stadsbyggnadskontoret för att få information om projektet utan att få tag på någon, och sedan läst om projektet i tidningen. De berörda tillhör en stor förening med närmare 600 lägenheter och anser att kommunen måste anstränga sig och i fortsättningen hålla det man lovat och kontakta och informera föreningen i god tid i detta ärende.

De berörda anser ytterligare att ett förslag med en huskropp placerad 15 meter från tunnelbanerälsen som presenteras i samrådsunderlaget utgör ett bättre förslag, och att våningshöjden bör vara max 2-4 våningar som närliggande byggnader.

Slutligen vill de berörda uppmärksamma staden på att det i Bandhagen inte är brist på små lägenheter, men på lägenheter för äldre som vill flytta från villor eller ifrån byggnader utan hiss. Lägenheter med 2-3 rum för exempelvis 55 plus-gruppen som vill ha nära till service är en bristvara menar de.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bostadsbristen i Stockholm är stor, och förtätning på olika platser i hela staden är därför en naturlig del av stadens utveckling. Avseende lägenhetsstorlekar kan kontoret konstatera att det finns en efterfrågan på alla storlekar, och att små lägenheter vilket är den övervägande delen i förslaget, är efterfrågade av unga. Avseende frågan om att bebygga naturmark så hanteras den strategiska, långsiktiga utvecklingen av natur- och rekreationsområden på en övergripande stadsdelsnivå, där viktiga samband och förekomster identifieras och analyseras. Det innebär att en del grönytor och sparad naturmark blir aktuella för ny bebyggelse, medan andra sparas.

Kontorets sammanvägda bedömning är att behovet av bostäder och tomtens läge i nära anslutning till tunnelbanestationen och centrum motiverar en volym som är högre än omgivande bebyggelse. Två våningar i sjuvåningsdelen av byggnaden hamnar i suterräng, vilket gör att den inte upplevs som 7 hela våningar. Förslaget är i mångt och mycket en ny gestalt med nutida arkitektoniskt uttryck, som platsanpassats till den triangelformade tomten. Insynen till befintliga bostäder på motsatt sida av Trollesundsvägen bedöms inte bli påtaglig, då avståndet mellan fasaderna blir cirka 17-18 meter. Inte heller närliggande punkthus längs Mosstenabacken får insyn i någon större utsträckning då den nya byggnadens lägenhetsfönster och balkonger är belägna på minst 17 meters avstånd från befintliga fasader.

För bilparkering i den nya byggnaden finns ett garage, varför bedömningen är att projektet inte kommer att belasta närområdets parkeringsplatser i någon större utsträckning.

Placeringen 8 meter från tunnelbanespåren baseras på svårigheten att nyttja detta område mellan spåren och den nya byggnaden till stadigvarande vistelse med anledning av risk och störningar från tunnelbanan, oavsett om det är 15 eller 8 meters avstånd. Genomförda utredningar visar att byggnaden kan placeras 8 meter från spårmitt, och det gör att en större del av den aktuella marken kan bebyggas, vilket är önskvärt eftersom ytan är knapp.

Avseende tunnelbanans kapacitet är det inte kommunen som ansvarar för denna fråga, utan Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Övriga, ej sakägare

Övrig 1

Synpunktslämnaren anser att det aktuella byggnadsförslaget har många fina kvaliteter, men upplever att de L-formade huskropparna ger intrycket av att det är en huskropp, som i kontexten riskerar att bli otymplig. Den skrivande tycker att kvarterets tilltagna höjd visserligen relaterar till det höga punkthuset i Bandhagens centrum, men saknar möjligen en relation till sitt närmaste sammanhang med de låga centrumhusen.

Synpunktslämnaren menar att det i närområdet finns huskroppar med en liknande utbredning, vilka har ett volymmässigt nättare intryck då de har en lägre höjd, och tror att förslaget i sin nuvarande utformning löper risk att få en alltför dominerande roll i kontexten och brist på relation till den befintliga bebyggelsen. Den skrivande undrar om det finns möjlighet att bryta ner skalan och se över de höjdmässiga sambanden. Överlag tycker synpunktslämnaren att projektet är spännande och har potential att bidra till en större mångfald i områdets arkitektur.

Övrig 2

Synpunktslämnaren är boende på Mosstenabacken och har synpunkter på att förslaget till ny detaljplan inte följer harmonin i området gällande volym och gestaltning, samt anser att för liten hänsyn tagits till Bandhagens tidstypiska arkitektur och områdets typiska och unika karaktär. För att följa områdets harmoniska volymer som bevisligen skapar harmoni, trivsel och en god psykosocial tillvaro anser den berörde att exploateringsnivån ska vara mindre aggressivt, och att 75 lägenheter är för mycket. Fasaden

är kal och passar inte in i området, samtidigt som volymen kastar skugga över hela Mosstenabacken 1, menar den berörde, som inte heller tror att balkongerna där kommer att kunna användas under sommartid då de skuggas. Avslutningsvis menar den berörde att antalet parkeringsplatser är ansträngt i området redan idag, och att det inte finns plats för fler bilar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Byggnadens gestaltning har setts över och uppdaterats i granskningsversionen, med bland annat en ny utformning av loftgångsfasader, material och kulörer för att den bättre ska införlivas med den omgivande bebyggelsen. Kontoret bedömer att det uppdaterade förslaget är bättre anpassat till platsen. Volym och höjd är dock oförändrade. Kontorets sammanvägda bedömning är att behovet av bostäder och tomtens läge i nära anslutning till tunnelbanestationen och centrum motiverar en volym som är högre än omgivande bebyggelse. Två våningar i sjuvåningsdelen av byggnaden hamnar i suterräng, vilket gör att den inte upplevs som 7 hela våningar. Förslaget är i mångt och mycket en ny gestalt med nutida arkitektoniskt uttryck, som platsanpassats till den triangelformade tomten.

För bilparkering i den nya byggnaden finns ett garage, varför bedömningen är att projektet inte kommer att belasta närområdets parkeringsplatser i någon större utsträckning.

Sommartid skuggar den nya byggnaden inte balkongerna på punkthusen längs med Mosstenabacken, annat än tidigt på morgonen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande.

Kontoret kan konstatera att det finns flera yttrande som tillstyrker förslaget som helhet eller i stora drag, och ser positivt på den tillkommande bebyggelsen. De främsta argumenten som framförts för planförslaget är behovet av nya bostäder och nya invånare som kan bidra till att stärka det lokala centrumlivet.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har framförallt nedanstående delar studerats vidare:

- Gestaltning, material och anpassning till befintlig miljö, med särskilt fokus på fasaden mot tunnelbanespåren

- Bullerutredning
- Risk för urspårning och påverkan på banvallen
- Placering och utformning av ny elnätstation
- Skuggpåverkan på befintliga byggnader

Ingen remissinstans, sakägare eller övrig synpunktslämnare uttrycker att de avstyrker planförslaget i sin helhet. Den sammanvägda bedömningen är att förslaget med ovanstående uppdateringar kan gå på granskning.

Stadsbyggnadskontoret anser att projektet utgör ett positivt bidrag till utvecklingen vid Bandhagens centrum. Bebyggelsen bidrar till en ökad stadsmässighet längs Trollesundsvägen, och kombinationen av fler bostäder på platsen och lokaler i bottenvåningen ökar möjligheterna att åstadkomma ett tryggt, befolkat område under en större del av dygnet. Fasaden mot tunnelbanespåren är en viktig del i gestaltningen med anledning av sitt läge där den blir ett entrémotiv till Bandhagen för alla som reser till eller från stadsdelen med tunnelbana. Fasadutformningen har därför reviderats till granskningen.

Avseende buller har framtagen bullerutredning reviderats med anledning av inkomna synpunkter. Ett utlåtande med bedömning av projektets möjliga påverkan på Trafikförvaltningens banvall har tagits fram med anledning av förvaltningens synpunkter. Det har även tagits fram kompletterande solstudier för delar av året som inte ingick under samrådet, som visar hur den föreslagna byggnaden skuggar omgivande bebyggelse, med anledning synpunkter från sakägare angående detta.

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

Anna Lina Axelsson
planchef

Stina Bäckström
stadsplanerare