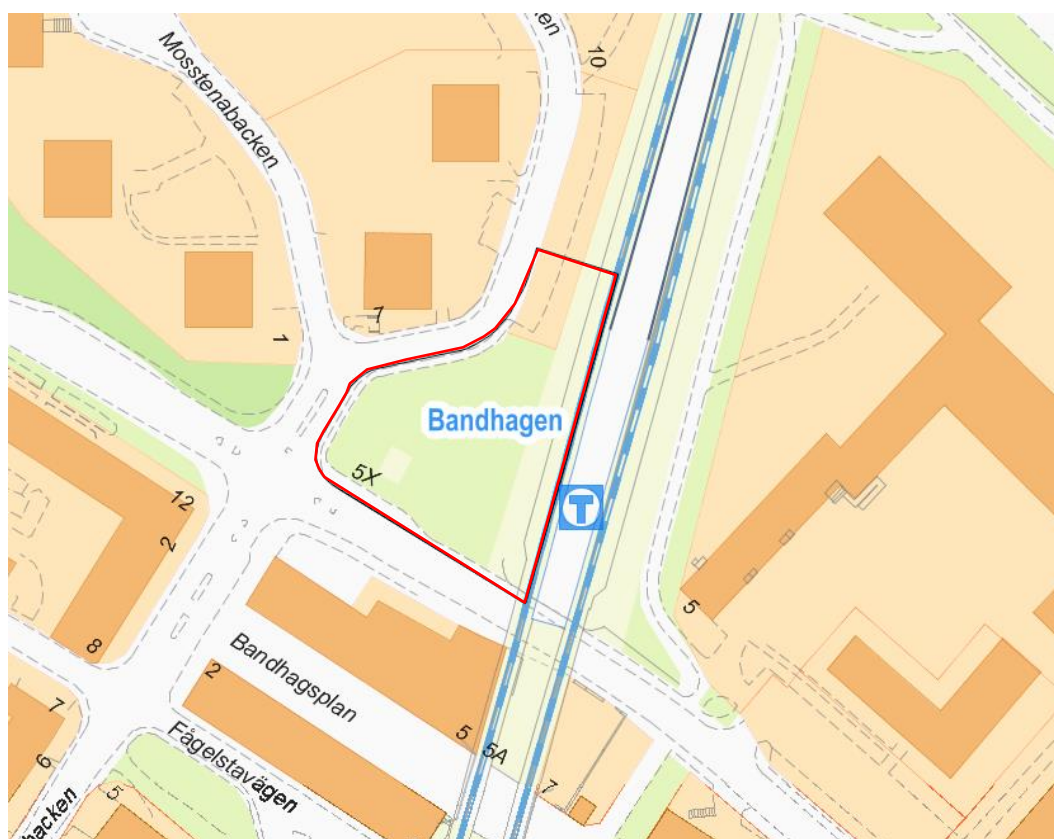


Planbeskrivning

Detaljplan för del av Örby 4:1 och del av fastigheten Lodgången 2 i stadsdelen Bandhagen, S-Dp 2016-19354

**Stadsbyggnadskontoret**

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

Sammanfattning

Planförslaget är en komplettering av bebyggelsen vid Bandhagens centrum med ett nytt bostadshus. Huset föreslås inrymma cirka 75 nya bostäder i en naturslänt väster om Bandhagens tunnelbanestation. I planförslaget inryms även nya lokaler i bottenvåningen längs Trollesundsvägen. Idag består platsen av växtlighet samt en elnätstation, belägen mitt emot en inlastningssida för en livsmedelsbutik. Tunnelbanespåren utgör en barriär i området, och en viadukt för att komma under dessa finns i direkt anslutning till planområdet i öst.

Den föreslagna bebyggelsen får en L-formad huskropp, där en högre del närmast tunnelbanespåren åt öster föreslås bli 7 våningar hög, varav två våningar i suterräng, och en lägre del längs med Trollesundsvägen blir fem våningar hög. På den lägre delens tak möjliggörs en gemensam takterrass för de boende. En upphöjd gemensam innergård anordnas vänd mot Mosstenabacken.

Den nya byggnaden uppförs i nära anslutning till Bandhagens centrum, som har höga kulturhistoriska värden, och i direkt anslutning till tunnelbanestationen. Stor omsorg har därför ägnats gestaltningen av förslaget, med fokus på material och formspråk. Den nya byggnaden kommer att vara synlig från många platser i närområdet, och är ett framträdande motiv från tunnelbaneperrongen.

Förslaget innebär att den elnätstation som står på platsen idag flyttas till en ny placering norr om det nya huset.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd 20/2-1/4 2018

Granskning 6/3-3/4 2019

Antagande 23/5 2019

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Miljöbedömning	2
Tidplan	2
Inledning	5
Handlingar	5
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	8
Natur	8
Geotekniska förhållanden.....	9
Hydrologiska förhållanden	10
Dagvatten	10
Befintlig bebyggelse	11
Landskapsbild/stadsbild	12
Kultuhistoriskt värdefull miljö	13
Offentlig service.....	14
Kommersiell service	14
Gator och trafik.....	14
Störningar och risker	16
Planförslag	17
Ny bebyggelse.....	18
Gator och trafik.....	25
Dagvatten	27
Buller	30
Teknisk försörjning	31
Gestaltungsprinciper.....	31
Konsekvenser	33
Behovsbedömning.....	33
Naturmiljö	33
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	34
Landskapsbild/ stadsbild	34
Kultuhistoriskt värdefull miljö	34
Störningar och risker	35
Ljusförhållanden och lokalklimat	37
Barnkonsekvenser	38
Tidplan	38
Genomförande	38
Organisatoriska frågor	38
Verkan på befintliga detaljplaner	39
Fastighetsrättsliga frågor	39
Ekonomiska frågor.....	41

Tekniska frågor	42
Genomförandetid	42

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Dagvattenutredning* (WRS konsulter 2019)
- *Trafikbillerutredning för detaljplan* (Åkerlöf Hallin Akustikkonsult AB 2019)
- *Naturvärdesinventering Bandhagen* (Calluna AB 2017)
- *Barnkonsekvensanalys* (Tyréns AB 2017)
- *Geoteknisk undersökning* (Geo Mind AB 2017)
- *Geotekniskt utlåtande om påverkan på befintlig banvall* (Geo Mind 2019)
- *Brandskyddsbeskrivning* (Brandkonsulten 2019)
- *Riskanalys* (Briab AB 2017)
- *Kulturmiljöutredning förtätning i Bandhagen* (Tyréns AB 2017)

Övrigt underlag

- *Gestaltning/beskrivning av nytt bostadshus "Brandbottnen, Bandhagen kvalitetsprogram"* (Sandellsandberg arkitekter, 2019)

Medverkande

Planen är framtagen av Stina Bäckström, stadsplanerare, samt Anette Jonsson, kartingenjör, på Stadsbyggnadskontoret. Från exploateringskontoret har Martin Hedlund, Johanna Stjernström, Peter Staflin samt Patrik Berglin deltagit i planarbetet.

Planen har tagits fram i samarbete med exploitören Wallenstam AB samt byggaktörens anlitade arkitektkontor Sandellsandberg.

Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av ett nytt bostadshus i 5-7 våningar med cirka 75 nya bostäder och lokaler i bottenvåning i centrala Bandhagen, samt en flytt av elnätstation till ett nytt läge. Då det nya huset är beläget i ett kulturhistoriskt

värdefullt område vid Bandhagens centrum, är det viktigt att fasadkulörer och material harmoniserar med den äldre omgivande bebyggelsen. Byggnaden föreslås innehålla många smålägenheter vilka alla får en egen balkong. För minska upplevelsen av fasaderna som onödigt massiva eller röriga, regleras balkongdjup och att räcken ska utföras som genomsiktliga pinnräcken.

Utformningen av byggnadens loftgångsfasader är en viktig del av byggnadens gestaltning. Den östra fasaden som är väl synlig från tunnelbaneperrongen blir genom sitt läge en del i Bandhagens entrémotiv, och har ägnats stor omsorg under gestaltungsprocessen. Loftgångsfasaderna utförs med regelbundna släpp med pinnräcken som liknar indragna balkonger, vilket ger fasaderna en djupverkan och vertikalitet i partier som annars riskerar att upplevas monotona.

Genom sitt läge i stadsdelen längs med Trollesundsvägen har den nya byggnaden potential att öka stadsmässigheten och säkerställa gatukontakten längs med Trollesundsvägen. Därför regleras i planen att de lokaler som planeras i bottenvåningen ska vara genomsiktliga. Även i den del av bottenvåningens fasad som löper längs med Mosstenabacken ska en del vara glasad, i syfte att minska risken för en död fasad längs denna gatusträcka.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet omfattar cirka 2000 kvadratmeter och är beläget väster om Bandhagens tunnelbanestation, inom fastigheten Örby 4:1 och Lodgången 2, som ägs av Stockholms stad. Planområdet utgörs idag av naturmark och är planlagt som park.



Ortofoto över aktuellt planområde vid Bandhagens centrum (röd markering).

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Bandhagen är utpekad i översiktsplanen som en del i ett viktigt samband som binder samman Stockholm: Bandhagen-Högdalen-Rågsved.

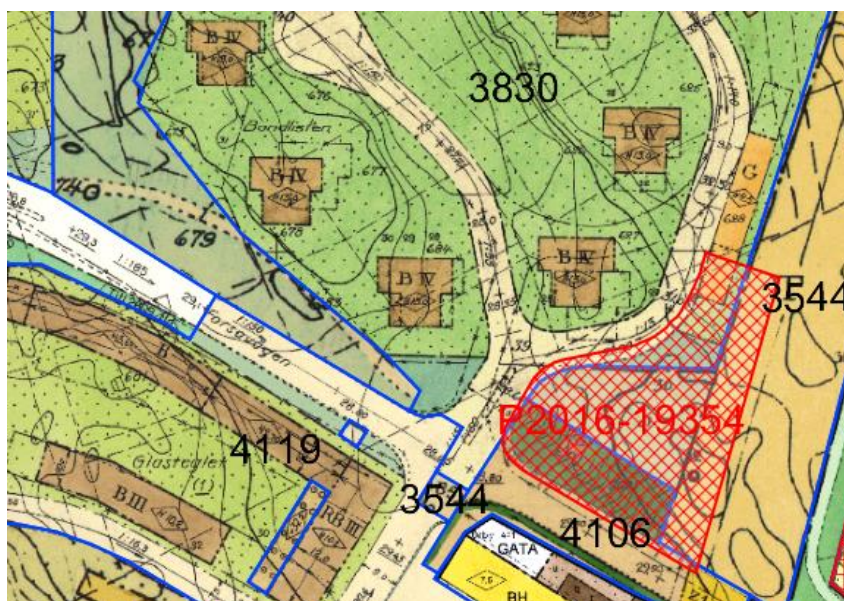
De stora stadsutvecklingsmöjligheterna i stadsdelen Bandhagen tas enligt översiktsplanen främst till vara genom att komplettera med ny bebyggelse på parkeringsytor vid centrum samt längs befintliga gator som Trollesundsvägen och Skebokvarnsvägen. Kompletteringsbebyggelsen i stadsdelarna ger ett större kundunderlag och stärkta centrum som därmed bidrar till ett mer befolkat och tryggt offentligt rum.

Program

Ett program togs fram under 2013 för en del av Trollesundsvägen, sydöst om det aktuella planområdet, där bl.a. fastigheterna Diabilden, Färgfilmen och Kopieramen ingick. I programmet gjordes bland annat en barnkonsekvensanalys, en ekologisk utredning samt en samlad platsanalys. I programmet studerades bland annat rekreativa värden i området, där Trollesundsskogen konstaterades ha höga värden kopplat till tillgången på vild natur.

Detaljplan

För området gäller planerna pl 4106 som medger elnätstation och gata, 3830 som medger garageändamål, park och gata, samt 3544, där den del som ingår i det aktuella området består av parkmark och trafikområde för tunnelbanan.



Karta över gällande detaljplaner, samt föreslaget planområde i rött.

Markanvisning

Exploateringsnämnden markanvisade 2016-02-04 del av Örby 4:1 inom planområdet till Wallenstam AB för exploatering med bostadsändamål.

Riksintressen

Planområdet berörs inte av några riksintressen.

Naturresevat/Natura 2000

Detaljplanen berörs inte av något naturresevat.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet består idag av naturmark, med blandade träd och buskar som enstaka granar och lönn.

Naturvärden

I det aktuella området finns växtlighet som har en stödjande funktion för biologisk mångfald både lokalt och för ett större geografiskt område. För att funktionen ska kunna upprätthållas behöver den tillkommande exploateringen där det är möjligt verka för att bevara och utveckla en byggnadsnära vegetation motsvarande den som finns på platsen idag samt kompensera den vegetation som försvinner i och med ny exploatering. En förstärkning med barrskogsvegetation på lämplig plats i närområdet bör studeras.

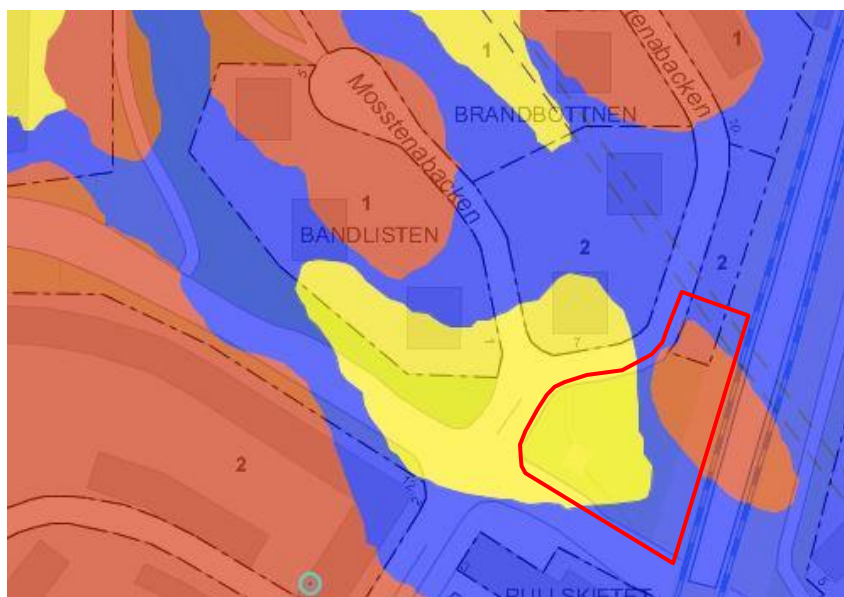
Rekreation och friluftsliv

I närheten av planområdet finns mycket sparad naturmark, och Bandängens parklek nås inom tio minuters promenad från planområdet, där såväl djurhållning som gräsytor och parkleksverksamhet tillhandahålls. Närmaste större vildvuxna naturområde är Trollesundsskogen, cirka två kilometer bort.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Planområdet består av både lera, berg i dagen och morän. Risken för markradon har inte utretts inom planarbetet, men ska säkerställas inför byggnation. I området finns idag ledningar som ska flyttas till allmän platsmark som en del i genomförandet av detaljplanen.



Geologi i planområdet. Lila: Morän. Gul: Lera. Röd: Berg i dagen
(Byggnadsgeologisk karta, Stockholms stad)

Markföreningar

Det finns ingen kännedom om markföreningar på platsen. Med utgångspunkt från historiska kartor, flygfoton och stadens geoarkiv bedöms sannolikheten för markföreningar inom området som liten.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Inom det aktuella området bedöms det inte föreligga någon översvämningsrisk enligt Stockholm Vatten och Avfalls skyfallskartläggning.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Magelungen (SE657041-163174). Enligt VISS januari 2019 har Magelungen otillfredsställande *ekologisk status* på grund av övergödning och uppnår *ej god kemisk ytvattenstatus* till följd av miljögifter. De miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Magelungen är *god ekologisk status 2027* och *god kemisk ytvattenstatus*, med undantag för vissa kemiska ämnen och med tidsundantag till 2027 för TBT. Eftersom ledningsnätet på den aktuella platsen är kombinerat, leds dagvatten till Henriksdals reningsverk där det renas och leds ut till Saltsjön i Stockholms stad, ytvattenförekomst Strömmen (SE591920-180800).

Enligt VISS januari 2019 har Strömmen *otillfredsställande ekologisk status* och *uppnår ej god kemisk ytvattenstatus*. De beslutade miljökvalitetsnormerna för Strömmen är *måttlig ekologisk status 2027* och *god kemisk ytvattenstatus* med undantag för vissa kemiska ämnen och med tidsundantag till 2027 för TBT, bly och antracen.

Dagvatten

Utredningsområdet består idag av park- och naturmark. Markområdet sluttar relativt brant mot väst och sydväst. Marken faller från ca +33 m till +29,5 m (RH2000). De naturliga förutsättningarna för infiltration i området är begränsade på grund av de geologiska förhållandena, och det är främst i moränlagret som infiltration kan förväntas ske.

Det aktuella markområdet avvattnas idag ytledes mot omgivande gator och rännstensbrunnar i Mosstenabacken och Trollesundsvägen. Vid det bostadshus som ligger väster om det aktuella markområdet på Mosstenabacken 7 finns en lågpunkt

som bedöms vara åtminstone delvis instängd. Så länge rännstensbrunnar i Mosstenabacken och Trollesundsvägen har kapacitet att ta emot dagvatten och dagvatten inte bräddar över gatans kantsten, så kommer dagvatten från gatan inte att nå lågpunkten.

Befintlig bebyggelse

Inom planområdet finns idag ingen bebyggelse. I planområdets södra del mot Trollesundsvägen finns en elnätstation som ägs av Ellevio. Området gränsar i nordväst till en punkthusenkav om sju byggnader från 1950-talet. I söder gränsar det till en leverans- och lossningsyta tillhörande en verksamhetslokal som utgör en del av Bandhagens centrum. Centrumet i sin helhet uppfördes under mitten av 1950-talet.

Sydöst om planområdet står ett skivhus i elva våningar som uppfördes som en del i centrumbyggnationen, och karaktäristiskt markerar tunnelbanestationen och stadsdelens centrala punkt. Centrumet i sin helhet är av stort värde för kulturmiljövården. Fortsatta delar österut av Trollesundsvägen domineras av låga lamellbyggnader, främst från 1950- och 60-talet.



Skivhuset i elva våningar, sydöst om planområdet. Foto: Tyréns AB



Låga lamellbyggnader vid Skärlingebacken. Foto: Tyréns AB



Några av husen i den punkthusenklav från 50-talet som angränsar till planområdet i nordväst. Foto: Tyréns AB

Landskapsbild/stadsbild

Bandhagen utgör en representant för en mindre tunnelbanestad från 1950-talets tidigare del. Stadsdelen har flera tidstypiska inslag med omsorgsfullt formad lamell- och punkthusbebyggelse med stort inslag sparad naturmark, arkitektoniskt bearbetade skolor förlagda till bilfria parkstråk, parklek, bollplaner, förskolor och ett rikt nät av gångvägar som leder in mot centrum.

Stadsdelen har i stora drag välbevarad karaktär från 1950-talets inledande år. Området väster om tunnelbanan är i högre grad bevarat än den östra delen som präglas av flera förtätningsprojekt. Under tidigt 1990-tal gjordes en förtätning

med flerbostadshus och radhus vid området öster om Bandhagsplan, som tidigare var ett öppet grönstråk där byggnadsvolymer i stor höjdvariation uppfördes, vilka kontrasterar tydligt mot 1950-talsbebyggelsen. Stadsmässiga ambitioner är tydliga längs Trollesundsvägen.

Senare förtätningar förekommer på flera håll i stadsdelen, och flera centrumnära förtätningar planeras.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

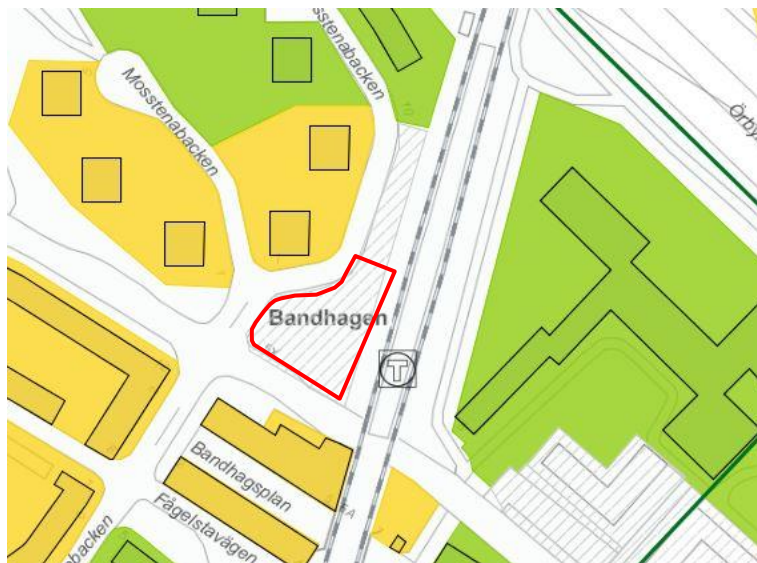
Bebyggelse

Bandhagen var en av flera tunnelbaneförorter i Stockholm som uppfördes under 1950-talet, och byggdes i tidigare obebyggd terräng runt en flack dalgång. Stadsplanen för området fastställdes 1950, och utbyggnaden skedde främst under åren 1952-56, med det för samtiden karaktäristiska elva våningar höga skivhuset som en markör för tunnelbanestationen och affärsverksamheten i centrum.

Betydelsen av centrumområdena i denna och samtida Stockholmsförorter är stor, då hela stadsdelen kretsar kring centrumkärnan och de verksamheter och den platsbildning som finns där. Bandhagens centrum vänder sig inåt, bort från trafikerade gator, och består av en gågata med verksamheter längs bägge sidor. Idag utsätts små lokala centrum som detta för stor konkurrens från större verksamhetsenklaver som närbelägna Högdalens centrum, vilket bidragit till att Bandhagens centrum idag är i behov av revitalisering och ett större kundunderlag.

Området närmast det aktuella planområdet på västra sidan om tunnelbanespåren är gulklassad enligt Stadsmuseets klassificeringskarta. På andra sidan tunnelbanespåren ligger fastigheten Ramsökaren 2, vilken är grönklassad. Denna fastighet består av en före detta gymnasieskola i tegel från 1950-talets senare del, vilken byggdes om till bostäder i början av 2000-talet.

Utöver detta har Stadsmuseet klassat hela Bandhagens äldre bebyggelse (uppförd före 1990) som värdefull ur kulturmiljösynpunkt, vilket betyder att det är viktigt att vid all ny kompletteringsbebyggelse som planeras i närheten av de äldre delarna utreda, beakta och beskriva hur siktlinjer och intryck påverkas till följd av de nya byggnaderna.



Utdrag ur Stadsmuseets klassificeringskarta för det aktuella området, med planområdet markerat i rött.

Offentlig service

Skola och förskola

I närområdet finns idag sju förskolor och två grundskolor inom cirka 100-800 meter från planområdet. Beläggningen är i dagsläget hög på såväl skolor som förskolor, och det finns ett behov av fler. Arbete pågår med framtagande av en detaljplan för kv. Hemsystern i Högdalen, beläget en dryg kilometer från planområdet, för att möjliggöra en ny F-9-skola med plats för 900 elever och 8 förskoleavdelningar.

Sjukvård

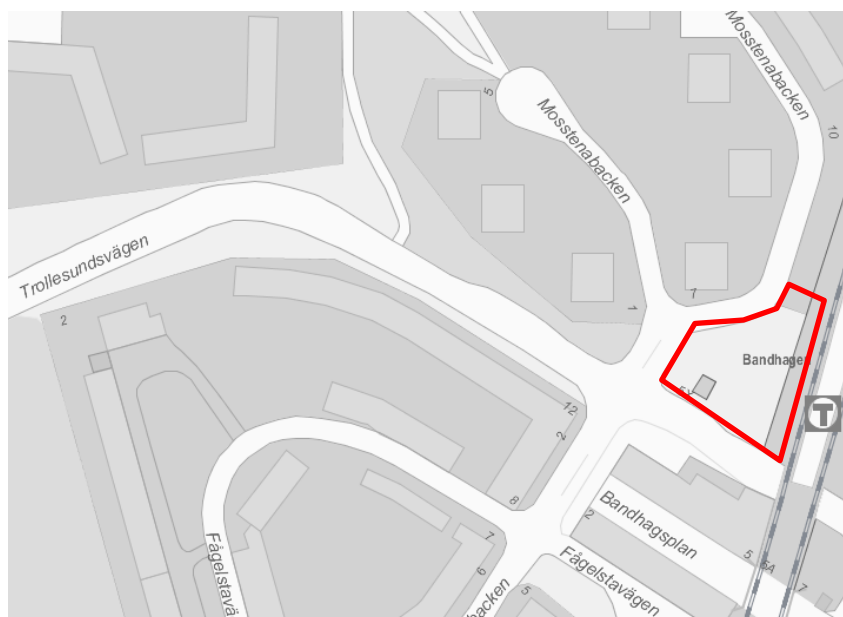
Närmaste vårdcentral ligger i Högdalen, cirka 900 meter från planområdet, eller en station bort med tunnelbanan. Apotek finns i Bandhagens centrum, i mycket nära anslutning till aktuell plats.

Kommersiell service

Inom 100 meter från den föreslagna nya bebyggelsen ligger Bandhagens centrum med apotek, café, pizzeria, en mindre livsmedelsbutik m.m.

Gator och trafik

Planområdet gränsar till Trollesundsvägen, där stombuss trafikerar, samt till Mosstenabacken, som är en lokalgata med lite trafik och avslutas i en vändplan.



Gator i närområdet. Röd markering illustrerar planområdet ungefärligt.

Biltrafik

För Trollesundsvägen mellan Mosstenabacken och Skebokvarnsvägen uppgår trafiken till ca 6 000 fordon per årsvardagsmedeldygn, enligt stadens mätningar. Längs Mosstenabacken är trafikmängderna små. Stadens skattning visar på trafikmängder i storleksordningen 200-400 fordon på mindre lokalgator med motsvarande karaktär.

Trollesundsvägen för den del som angränsar mot planområdet har en högsta tillåten hastighet av 50 km/h. För Mosstenabacken är högsta tillåten hastighet 30 km/h. Parkering sker idag utmed Mosstenabacken, Skärlingebacken, samt på en tväreställd parkeringsyta med 21 markerade platser och med tillåten 7-dygnsparkering strax norr om planområdet.

Gång- och cykeltrafik

Trottoar av varierande bredd löper längs med Trollesundsvägen i planområdets södra del, samt längs med Mosstenabacken.

Cykeltrafikanter hänvisas till cykling i blandtrafik på såväl Mosstenabacken som Trollesundsvägen. Utmed Örbyleden ligger enligt Stockholms stads cykelplan ett utpekad pendlingsstråk på norra sidan (Stureby) och ett huvudstråk utmed den södra sidan (Bandhagen).



Utdrag ur Stadens cykelplan som visar cykelvägar nära planområdet.
Rött: Pendlingsstråk, blått: Huvudstråk. Svart ring: planområdet.

Kollektivtrafik

Planområdet är beläget i nära anslutning till Bandhagens tunnelbanestation (mindre än 50 meter), vilken trafikeras av tunnelbanans gröna linje mot 19 Hagsätra samt in mot city och vidare mot Hässelby strand. I nära anslutning till planområdet finns också busshållplatser, vilka trafikeras av linje 161 samt stombusstrafikens linje 173 som förbinder Bandhagen med andra söderförorter.

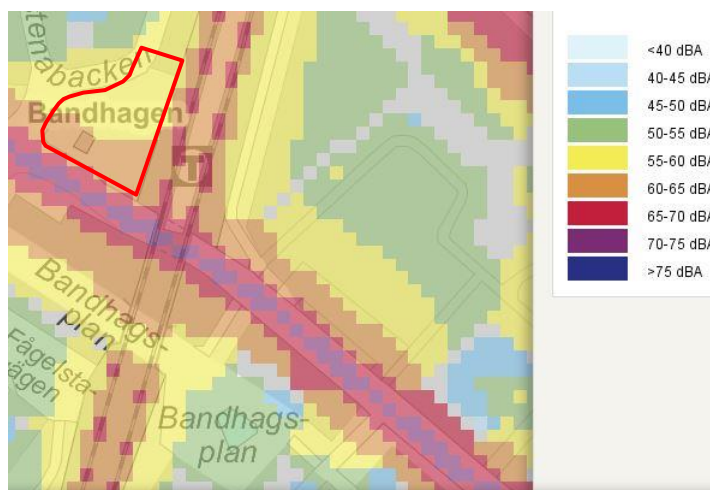
Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Elnätstationen ägs av Ellevio, som i och med detaljplanens genomförande behöver flyttas till ny plats. Flytt av elnätstationen förutsätter att ett nytt område på ca avsätts för denna norr om det nya huset. Med nuvarande utförande så gäller skyddsavstånd om minst 8 meter till närmaste bostad. Föreslaget nytt läge framgår av detaljplanen.

Buller, vibrationer

Området utsätts för buller från Trollesundsvägen och från tunnelbanans gröna linje, samt tillfälliga störningar från tunnelbaneområdet, så som högtalarutrop och banarbeten. Området berörs även av vibrationer från tunnelbanan.



Utdrag ur Stadens bullerkartering som visar bullerkällorna vid planområdet. Röd streckad linje markerar aktuellt område (Stockholms stad 2012)

Risk

Örbyleden, där transport av farligt gods sker, är belägen cirka 170 meter från planområdet. Vägen bedöms inte utgöra en riskkälla för det aktuella projektet med hänvisning till det relativt stora avståndet. Planområdet är beläget i nära anslutning till tunnelbanespåren för gröna linjens Hagsätragren. Med dagens förutsättningar och markhöjder föreligger viss urspårningsrisk. Markhöjningsåtgärder med anledning av detta krävs, och regleras i plankartan.

Luft

Miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet överskrids i dagsläget inte inom eller i anslutning till planområdet.

Planförslag

Den aktuella platsen föreslås att bebyggas med en L-formad huskropp med upphöjd innergård mot Mosstenabacken. Volymen och gestaltningen skiljer sig åt i olika delar av byggnaden, vilket skapar en variation i uttrycket. Bostadshuset är beläget mittemot tunnelbanestationen där det fyller ut en markkil mellan Trollesundsvägen, Mosstenabacken och tunnelbanespåren.

Byggnaden är en samtida, självständig huskropp som tillförs Bandhagens befintliga karaktär av lameller och punkthus från 1950- och 60-talet. Genom sin L-form med olika höga byggnadskroppar som anpassas efter terrängen och en upphöjd innergård, får byggnaden en egen identitet. Byggnaden utformas

både i för området nya material, men också i material och kulörer som harmonierar med områdets äldre bebyggelsebestånd.

Planförslaget innebär att den befintliga elnätstation som idag står placerad nära Trollesundsvägen i planområdet kommer att flyttas till ett nytt läge längs Mosstenabacken norr om fastigheten enligt förslag nedan. Området för den nya nätstationen upptar en zon på cirka 10 x 7 meter, där byggnaden utgör cirka 8,5 x 5 meter. Säkerhetsavstånd kring nätstationen ska vara 10 meter till närmsta bebyggelse.

Nätstationen förläggs ca 10 meter från fastighetsgräns i norr samt ca 9 meter från spårmitt för tunnelbanan.



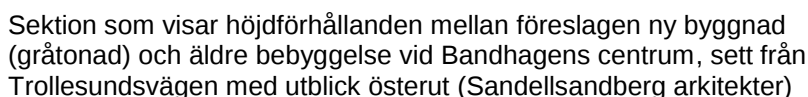
Situationsplan med föreslagen ny bebyggelse och flytt av elnätstation.
(Sandellsandberg arkitekter)

Ny bebyggelse

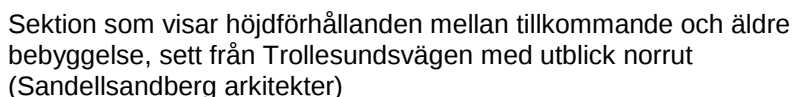
Volymen

Byggnadskroppen längs med Trollesundsvägen i söder föreslås bli 5 våningar hög och byggnadskroppen mot tunnelbanespåren i öster är totalt 7 våningar, varav 2 våningar i souterräng och 5 våningar ovan mark.

Det gamla centrumhuset från 1950-talet är 11 våningar högt, och det centrala landmärket för Bandhagens centrum. En viktig



I väster ligger en punkthusenklav med 4-5 våningar höga byggnader. Då dessa delvis ligger på en kulle, ligger de i höjd med eller över den nya byggnadens lägre del mot sydväst.



Den L-formade byggnaden får en tydlig utsida mot omgivande gaturum med en tyngre ”ytterfasad” av matrisgjuten betong, och en inre fasad mot innergården i ljus puts. Byggnadens form har anpassats till platsens förutsättningar, med dess triangelformade yta och höjdskillnader. L-formen möjliggör en bullerdämpad insida som ger bostäder och uterum som klarar bullerkraven. De rundade hörnen ger en omslutande, följsam karaktär.

I väster får de boende en bullerdämpad, upphöjd gård över Mosstenabacken. Alla lägenheter har även egna balkonger mot söder respektive väster. På taket av den lägre byggnadsdelen med

fem våningar skapas möjlighet till en gemensam takterrass för de boende.



Vy från tunnelbaneperrongen med föreslagen bebyggelse i väst
(Sandellsandberg arkitekter)



Vy från Trollesundsvägen med föreslagen bebyggelse i öst
(Sandellsandberg arkitekter)

Fasader

Föreslagen byggnad består av många smålägenheter, och får en enkel, lugn fönstersättning med få fönstertyper.

Fasadbeklädnaden utförs i gedigna material och inslag som samspelar med den befintliga omgivningens material, samtidigt som en ny årsring införs i miljön. För att skapa variation och bryta ned skalan får utsida och insida olika karaktär. Utsidan mot

omgivande gaturum och tunnelbanan får ett “tyngre” fasadmaterial av målad, matrisgjuten betong i varm grågrön kulör. Husets insida mot gården får ett “lättare” material av puts i ljus/vit kulör. De inre fasaderna mot loftgångsbalkongerna (in mot gården och mot tunnelbana) utförs i målad slät betong i rödorange kulör. Balkongräcken utförs som genomsiktliga pinnräcken. Även hörnlägenheterna får pinnräcken, men med ett tätt glasträcke bakom för att möta bullerkraven. Loftgångsfasaderna utformas med återkommande släpp likt indragna balkonger, vilket ger en djupverkan och en regelbunden rytm som fönsterfasaderna.



Fasad mot norr (Sandellsandberg arkitekter)

Norr om den föreslagna byggnaden löper den upphöjda bostadsgården längs med Mosstenabacken. Gestaltningen av garagets fasad blir viktig för att minimera upplevelsen av en sluten mur i denna del. Fasaden får ett flertal inglasade partier med insyn till garage och avfallsrum, samt en glasad entréport. Väggen kan med fördel även dekoreras med klängväxter, i syfte att ytterligare sammanlänka fasaden med gårdsnivån. En trappa förbinder gatunivån med gården. Gårdens staket utformas genomsiktligt, med avsikt att minska intrycket av sockelhöjden, och stärka kontakten mellan gård och gata.

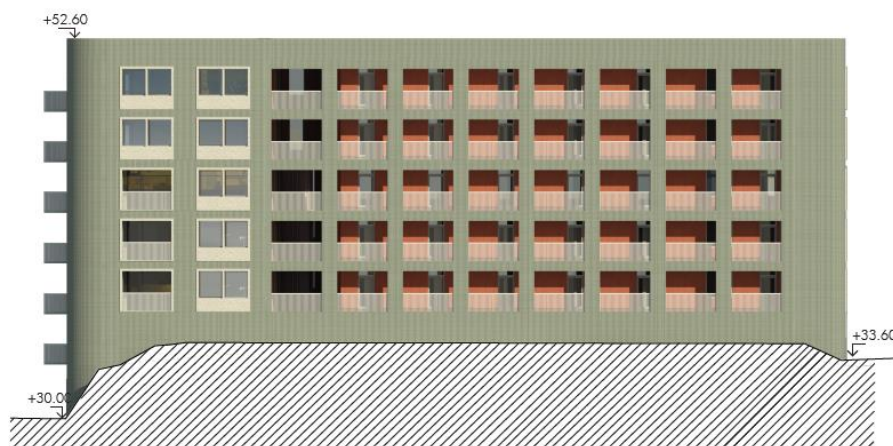


Fasad mot söder (Sandellsandberg arkitekter)

I söder mot Trollesundsvägen är fasaden utförd i matrisgjuten grågrön betong. Här får lokalerna i bottenvåningen stora glaspartier som ger ett välkomnande intryck och tillför närvaro och aktivitet i gaturummet.



Fasad mot väster mot Mosstenabacken (Sandellsandberg arkitekter)



Fasad österut mot tunnelbanespår (Sandellsandberg arkitekter)

Loftgångsbalkonger

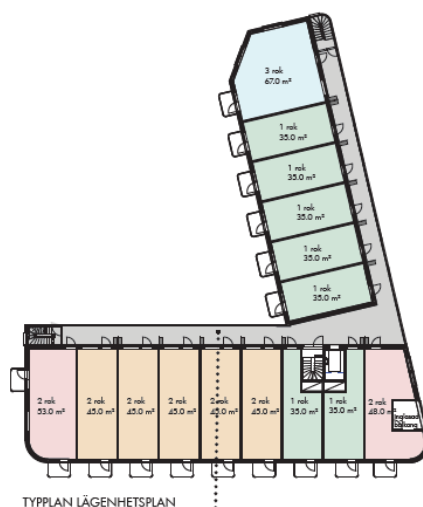
Byggnadens två loftgångsbalkonger är placerade inåt gården åt norr, samt österut mot tunnelbanespåren. De utformas med en inre och en yttre fasad. Balkongen mot tunnelbanespåren får en ytterfasad med samma ytskikt av grågrön matrisljuten betong som fasaden mot Trollesundsvägen, och den inre fasaden utförs i målad betong i en rödorange kulör vilken känns igen från äldre byggnader i området. Även loftgångsbalkongen mot innergården får en inre och en yttre fasad- den inre i den rödorange kulören, och den yttre i samma ljusa putskulör som övrig del av fasaden mot innergården.

Bottenvåning

Byggnaden får en stadsmässig relation till Trollesundsvägen med uppglasade lokaler och en bostadsentré i bottenvåningen som skapar närvaro och trygghet i gaturummet. Huset har mot Trollesundsvägen en till större delen hårdgjord förgårdsmark för att möjliggöra exempelvis utemöblemang för lokalerna. Lokalerna sträcker sig runt hörnet fram till garagets port mot Mosstenabacken.

Lägenhetsfördelning

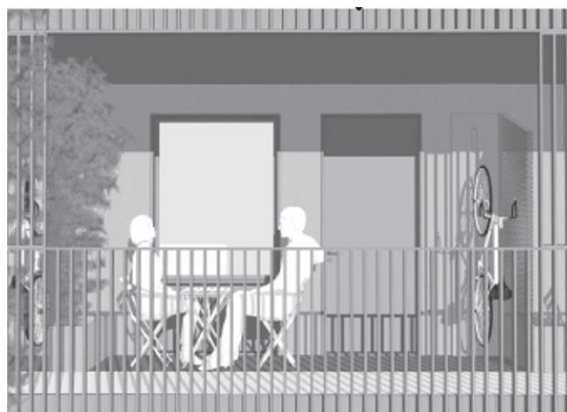
Huset innehåller i huvudsak små, genomgående lägenheter med såväl loftgångsbalkonger som privata balkonger. I hörnen finns det några större lägenheter. Dessa större hörnlägenheter mot tunnelbanan har en indragen balkong med tätt räcke (pinträcke med glas bakom) för att klara gränsvärdena för buller.



Princip typplan lägenhetsplan (Sandellsandberg arkitekter)

Cykellösning loftgångsbalkonger

På de sidor av byggnaden där loftgång finns, utförs balkongerna med en bredd som rymmer en liten privat zon framför respektive bostadsentré. Hissar och entrépartier dimensioneras så att boende bekvämt kan ta med sin cykel upp i huset. En zon på 900 mm möjliggör passage och säkerställer fri väg för utrymningsbehov.



Föreslagen utformning av loftgångsbalkong (Sandellsandberg arkitekter)

Utemiljöer

Alla lägenheter har egna balkonger mot söder respektive väster samt en gemensam, upphöjd innergård i västerläge ovanpå garaget. På taket av den 5 våningar höga byggnadskroppen mot Trollesundsvägen möjliggörs en gemensam takterrass. De gröna miljöerna kring huset kan med fördel utformas med grönska som stödjer ekosystemtjänster.

Teknik

Plats för teknikutrymme och fläktrum finns i bottenvåningen. Dessa utrymmen ska integreras i byggnaden.

Gator och trafik

Gatunät

Gatunätets struktur påverkas inte av planen. Mittrefugen på Mosstenabacken kommer att behöva flyttas och minskas enligt planförslaget. Trottoarer breddas till cirka 3,3 meter för att ge plats åt de ledningar som måste flyttas i och med den nya elnätstationens läge, vilket också ger fotgängarna större plats i stadsrummet. 7 parkeringsplatser kommer att försvinna från den parkeringsplats som är belägen i Mosstenabacken i och med att elnätstationen flyttas till det föreslagna nya läget, då denna kräver ett utrymme om ca 10 x 7 meter.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken påverkas inte av förslaget. Bussens framkomlighet ska säkerställas även under byggtiden. Avtal ska skrivas mellan byggaktören och Trafikförvaltningen före planens antagande som säkerställer att inte tunnelbaneanläggningen äventyras under eller efter byggtiden.

Biltrafik

Den nya byggnaden angörs i första hand via Mosstenabacken, där en lastplats för färdtjänst och taxi, sopbil samt räddningsfordon möjliggörs på kvartersmark. Lastzonen följer gatans lutning. Möjlighet till angöring följer gatans lutning. Mot Mosstenabacken finns en garageutfart från tillkommande bebyggelse. Denna görs uppglasad med siktförhållanden 10 m från utfart gentemot korsande trafik. Av särskild vikt är siktförhållanden mot gångtrafikanter utmed gångbana.

Markplan innehåller ett garage, där 25 parkeringsplatser för de boende anordnas, varav 1-2 handikapplatser, med infart från Mosstenabacken. För att bilpoolsmöjlighet ska kunna erbjudas de boende möjliggörs 1 parkeringsplats norr om den nya byggnaden på kvartersmark.

Parkeringstal

Med utgångspunkt i Stockholms stads riktlinjer för gröna parkeringstal (2015) har ett projektspecifikt parkeringstal för det

aktuella planförslaget arbetats fram i dialog med den aktuella byggherren.

Baserat i riktlinjerna i Gröna P-tal bedöms det lägesspecifika parkeringstalet för närområdet vara cirka 0,5 bilplatser per lägenhet. Projektets omedelbara närhet till tunnelbana och stombuss bidrar till att parkeringstalet kan justeras ned något. Det aktuella planförslaget innehåller till största delen ettor med en storlek om max 45 m², vilket kan motivera en viss minskning av parkeringstalet då färre bedöms komma att äga en egen bil i dessa lägenheter. Den sammanvägda bedömningen är att det projektspecifika parkeringstalet bör vara cirka 0,4.

Byggaktören har möjlighet att sänka detta parkeringstal ytterligare genom att tillhandahålla olika mobilitetstjänster till de boende som främjar ett hållbart resande. Byggaktören avser anordna följande tjänster:

- Cykelparkering av god standard samt gott om utrymme för cyklar i hiss.
- Varuleveransrum för postpaket o dyl.
- Lätt nåbara cykelrum och förbättrade cykelfaciliteter såsom pump och automatisk dörröppnare.
- Attraktivt, tryggt och lättåtkomligt cykelrum i markplan.
- Tillgång till dedikerade platser för cykelpool med utrymmen för bl.a. elastcykel och elcykel.
- Cykelfaciliteter i form av reparationsrum, ladduttag för elcykel och besöksparkering nära entré.
- Utrustning för att förenkla vintercykling.
- Tillgång till dedikerad parkeringsplats för bilpool. Bilpoolen planeras driftas och skötas av Wallenstam i samarbete med Avis, och är öppen för de boende samt för allmänheten.
- Informationsfolder med fokus på hållbara transportsätt.

Ovanstående åtgärds paket bedöms kunna ge möjlighet att sänka det projektspecifika p-talet ytterligare till 0,32.

Gång- och cykeltrafik, cykelparkering

Längs med både Trollesundsvägen och Mosstenabacken breddas trottoaren i och med planförslaget och blir ca 3,3 meter bred efter färdigställandet. Längs Trollesundsvägen är detta en viktig standardökning för de många fotgängare som rör sig längs denna sträcka, eftersom trottoaren idag varierar i bredd och är betydligt smalare på vissa ställen. Längs med Mosstenabacken blir trottoaren ska ett ledningsstråk inrymmas under gångvägen,

varför detta mått krävs. Även här innebär den nya bredden en standardhöjning.

Projektets cykeltal är 2,3, vilket motiveras med att lägenheterna är till största delen ettor, samt att de cykelparkeringslösningar som anordnas är av hög kvalitet och flera olika varianter, såväl inomhus som på förgårdsmark. Cykelparkeringsplatserna fördelas i olika delar av byggnaden och på kvartersmarken. I garaget anordnas platser för lätt tillgång och snabb cykelparkering, och här ryms även exempelvis lådcyklar. I separat cykelrum i garageplan anordnas mer skyddad parkering med ytor för enklare underhåll och reparationer.

Möjlighet tillskapas också att inrymma väderskyddade cykelplatser på gården, samt cykelställ på förgårdsmarken vid Trollesundsvägen, för besökare till både bostäder och kommersiella lokaler. Det finns dessutom möjlighet att anordna extra cykelplatser längs med byggnadens entrébalkonger för mer parkering i nära anslutning till den egna lägenheten. Platserna tillgängliggörs genom enkel passage genom garageport i markplan och rymlig hiss för transport till våningsplanet.

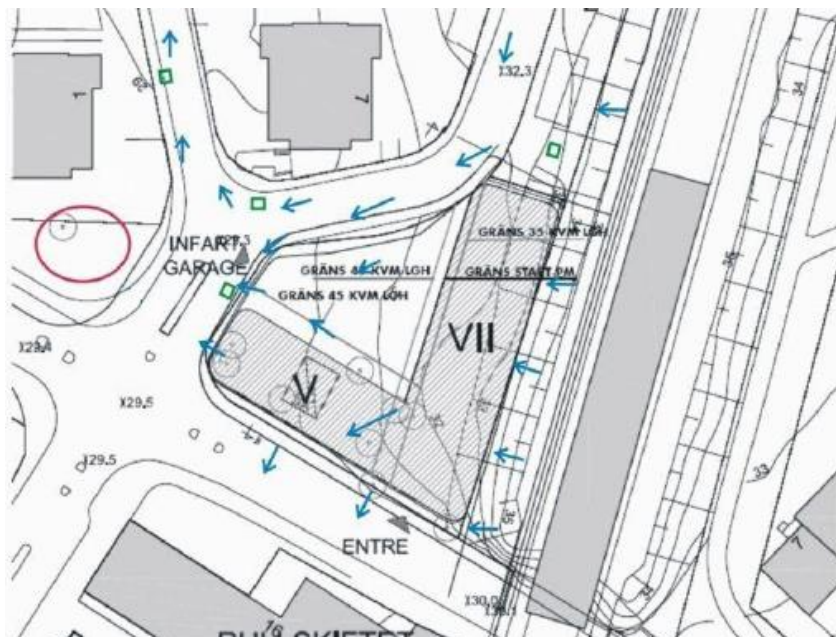
Tillgänglighet

Alla bostäder samt entréer och angöring placeras på ett sätt som uppfyller de nationella kraven på tillgänglighet. Stadens riktlinje om 10 meter för angöring och parkering möjliggörs via garage. Möjlighet kan även finnas att stanna utmed gata, men ska primärt ske från kvartersmark. Den nya byggnaden har en entré i markplan vid Trollesundsvägen där det finns hiss. Med hissen tar boende sig upp till innergården. Tillgänglig gångväg till centrum finns redan idag.

Dagvatten

Dagvatten inom kvartersmarken i planområdet ska i första hand fördröjas och omhändertas lokalt.

Utredningsområdet består idag av park- och naturmark, och i den dagvattenutredning som tagits fram för planområdet konstateras att föroreningsbelastningen och dagvattenflödet kommer att öka marginellt i och med att aktuella förslaget innebär att en grönyta omvandlas till hårdgjord mark. Den tillkommande belastningen ska minimeras genom att beslutad åtgärdsnivå samt Stockholms stads riktlinjer för dagvatten ska uppfyllas.



Ytavrinning från det aktuella området. Rosa ring markerar lågpunkt (Dagvattenutredning, WRS AB 2018)

För det aktuella kvarteret så föreslås att takdagvatten leds ner till infiltrationsstråk och nedsänkta växtbäddar på förgårdsmarken. Regn som faller på innergården (på bjälklag) fördröjs genom delvis permeabla ytskikt innan det leds vidare till nedsänkta växtbäddar på förgårdsmarken. Anläggningarna ska tillsammans klara att hantera 20 mm nederbörd. I enlighet med riktlinjerna ska infiltrationsanläggningar som växtbäddar och grönytor dimensioneras för att kunna hantera ett 2-årsregn (under förutsättning att de uppfyller uppställda krav i övrigt).



Illustration av avvattningslösning mot Trollesundsvägen i söder och tunnelbanespåren i öst (WRS 2018)

Det östra taket föreslås avvattnas mot öster till ett infiltrationsdike som anläggs på ett markområde mellan byggnaden och tunnelbanespåren, som genom avtal med Trafikförvaltningen kan användas för detta ändamål. Diket kan ta emot eventuellt dagvatten från spårområdet och grönytan och takdagvattnet. Det är möjligt att anlägga ca 40 meter långt infiltrationsdike. För att diket ska rymma erforderlig mängd dagvatten i det ytliga magasinet behöver diket tvärsnittsarea vara 0,24 m². Diket placeras i den nya fyllning som ska läggas ut mot samt över den befintliga banunderbyggnaden i samband med genomförandet av detaljplanen. Det kommer då inte att påverka banvallens stabilitet negativt. Diket förses med bräddbrunnar som säkerställer att vatten inte kommer i kontakt med fasaden om nivån stiger för högt. Det förses även med en ytlig bräddpunkt i den södra änden så att vatten vid extrem nederbörd kan avrinna mot Trollesundsvägen utan att skada byggnader eller banvall.

Det södra taket föreslås avvattnas mot söder till nedsänkta växtbäddar i gatunivån. Bäddarna föreslås anläggas med ett jordsubstrat som har en infiltrationskapacitet på 50 millimeter per timme.



Principförslag nedsänkta växtbäddar längs Mosstenabacken (WRS 2018)

Gården planeras utföras med delvis genomsläppliga material som ger fördröjning av dagvattnet innan det dräneras till nedsänkta växtbäddar på förgårdsmarken mot nordost. 2,8 m³ dagvatten behöver hanteras i kompletterande system. Förslaget är att leda ut dränvatten från bjälklaget till nedsänkta växtbäddar på förgårdsmarken i nordost enligt illustration ovan.

Föreslagna dagvattenåtgärder kommer att minska det dimensionerande flödet ut från området, jämfört med en situation där inga lokala fördröjningsåtgärder vidtas. När det gäller närings- och föroreningsbelastningen från området så pekar beräkningen på en något ökad belastning i och med exploateringen. Dock innehåller aktuella beräkningsmodeller för dagvattenkvalitet osäkerheter och i det aktuella fallet handlar det om små mängder. Dagvattnet avleds sedan vidare till Henriksdals reningsverk där det renas ytterligare.

Åtgärdsförslagen följer stadens åtgärdsnivå för dagvatten. Åtgärdsnivån är framtagen med syfte att ny- och ombyggnationer som görs i staden inte ska försämra förutsättningarna för att klara miljökvalitetsnormerna i recipienterna. Långsiktigt ska åtgärdsnivån leda till att stadens vatten kan nå god status.

Inom det aktuella området bedöms det inte föreligga någon översvämningsrisk enligt Stockholm Vatten och avfalls skyfallskartläggning. Det är dock viktigt dels att skapa ett dagvattensystem som bidrar till flödeutjämning och dels att dagvattenhanteringen utformas så att vatten kan avbördas från innergården på ett säkert sätt även vid intensiva regn. Det är vidare viktigt att dagvatten vid flöden som överstiger ledningsnätets kapacitet kan avrinna utmed gator och andra lågstråk, utan att skada byggnader och anläggningar.



Illustration ur skyfallskartläggning (Stockholm Vatten och Avfall)

Buller och vibrationer

Trafikbullerförordningen anger att 60 dB(A) ej ska överskridas vid bostadsbyggnads fasad för bostäder över 35m², samt ej

överskrida 65 dB(A) vid fasad för bostäder upp till 35 m². Vid tillämpning av ljuddämpande åtgärder får inte ljudnivån invid fasad överstiga 55 dB(A).

Med föreslagen byggnadsutformning och lägenhetsplanlösning möts enligt framtagen bullerutredning och genomförda mätningar på plats kraven kring trafikbuller utomhus enligt Trafikbullerförordningen, samt kraven på vibrationer och stomljud enligt Trafikförvaltningen.

Det planerade bostadshuset utsätts för buller från trafiken på Trollesundsvägen och från tunnelbanan. Vid fasaderna mot tunnelbanan och Trollesundsvägen blir ekvivalentnivån upp mot 65 dB(A). Hänsyn har tagits till trafikbullret vid utformningen av byggnaderna och med planerad lägenhetsutformning samt vissa bullerdämpande åtgärder kan bostäder med god ljudkvalitet byggas.

Drygt hälften av lägenheterna får högst 55 dB(A) ekvivalentnivå utanför alla bostadsrum. Övriga lägenheter får högst 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå utanför minst hälften av bostadsrummen. Gemensam uteplats med högst 70 dB(A) maximal och 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå kan skapas på gårdarna i skydd bakom husen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten
Byggnaderna inom planområdet ska anslutas till det kommunala VA-ledningsnätet.

EI/Tele

De nya husen är tänkta att försörjas av den nya elnätstation som föreslås flyttas och uppföras i planområdets norra del.

Avfallshantering

Avfallshantering sker i ett återvinningsrum som uppförs i entréplanet, och nås via garaget samt utifrån Mosstenabacken. Lämning av avfall klaras inom 50 meter för samtliga entréer, genom passage via garaget.

Räddningstjänst

Uppställningsplats för räddningsfordon anordnas längs med Mosstenabacken. Utrymning sker via utrymningstrapporna på loftgångsbalkongerna vid varje våningsplan.

Gestaltungsprinciper

Plankartan reglerar läge och höjd för tillkommande bebyggelse och mark i form av bostadshus, kvartersmark samt ny elnätstation. I kartan regleras även vissa delar i byggnadens gestaltning, vilka redovisas nedan.

Bebyggelse

Byggnadens placering ska anpassas till markförhållanden och omgivande miljö på platsen. Marknivån längs med tunnelbanespåren ska anpassas så att den håller samma höjd som spårmit, vilket kräver uppfyllnad, och regleras i plankartan. De respektive byggnadsdelarnas höjdskillnad på 6,5 meter säkerställs genom höjdangivelser om högsta totalhöjd. Utöver angiven bygg rätt tillåts på den lägre delen en takterrass, där skärmtak får uppföras, i syfte att skärma bullerregn och klara kraven på 50 dB (A) ekvivalentnivå.

En av ambitionerna med planförslaget är att öka stadsmässigheten och säkerställa kontakten med gatan längs denna sträcka av Trollesundsvägen, varför utformningsbestämmelsen F1 att andelen genomsiktig inglasning ska vara minst 40% i lokalerna i bottenvåningen. Genomsiktligheten syftar till att säkerställa att glasen ej frostas eller på annat sätt ej är genomsiktliga. F2 reglerar att även minst 15% av fasaden mot Mosstenabacken, där garage och miljörum inryms, ska vara glasad och genomsiktig. Syftet med detta är att minska känslan av mur och öka trygghetsnivån.

Byggnaden har många balkonger, till följd av att förslaget innehåller många små lägenheter. För att ge fasaderna ett mer enhetligt intryck samt att öka kontakten mellan gatunivån på Mosstenabacken och den upphöjda gården regleras att alla räcken på innergård och balkonger och loftgångsbalkonger ska vara genomsiktliga pinnräcken.

Då byggnaden är belägen i en kulturhistoriskt värdefull miljö är det viktigt att material och kulörer samspelar väl med omkringliggande bebyggelse, även om byggnaden utgör en ny årsring som tydligt skiljer sig från befintlig arkitektur.

Fasader

I bottenvåningen mot Trollesundsvägen samt en bit upp runt hörnet längs Mosstenabacken ska lokal i bottenvåning anordnas,

och fasaden i detta läge ska glasas upp med genomsiktligt glas till totalt minst 40%, i syfte att öka stadsmässigheten och stärka kontakten mellan gata och byggnad. Mot övrig del av Mosstenabacken ska fasaden glasas upp till minst 15%, i syfte att stärka kontakten med gatan och öka trygghetsupplevelsen för förbipasserande.

Utformningen av loftgångsfasaderna är en viktig del av byggnadens gestaltning. Den östra fasaden är väl synlig från tunnelbaneperrongen och blir genom sitt läge en del i Bandhagens entrémotiv, och har därför ägnats stor omsorg under gestaltungsprocessen. I plankartan regleras att byggnadens två loftgångsfasader ska utföras med regelbundna släpp, vilka syftar till att ge loftgångsbalkongerna djupverkan och vertikalitet i fasadpartier som annars riskerar att upplevas monotona..

Fasadmaterialet skiljer sig åt i olika delar av byggnaden. Husets fasad ut mot Trollesundsvägen utformas med matrisgjuten betong, medan den mot gården utförs i ljus puts. Syftet är att skapa variation i fasadintrycket, och anpassa byggnaden till platsen.

Elnätstation

Elnätstationen flyttas och en ny station uppförs inom utpekat e-område norr om det föreslagna bostadshuset. Elnätstationen utförs som en platsbyggd station av Ellevio.

Konsekvenser

Behovsbedömning

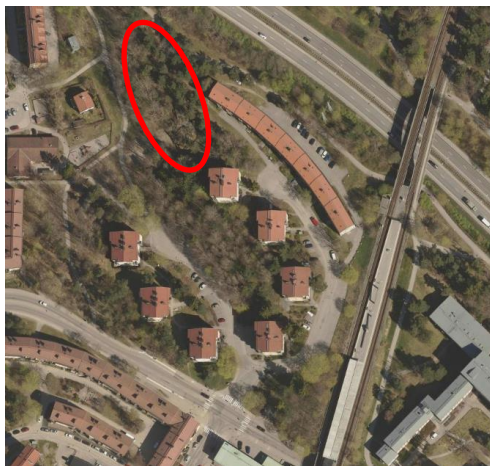
Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Naturmiljö

Den vegetation som idag finns på platsen kommer att försvinna i och med genomförandet av detaljplanen. Grönkompensation för detta planeras ske genom att parkmiljön bakom punkthusen längs Mosstenabacken rustas upp/förstärks.



Ungefärligt område för grönkompensation (rött)

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Magelungen (SE657041-163174) för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska och bedöms kunna följas. Den slutliga recipienten är Saltsjön.

Vatten från avloppsledningen renas vid Henriksdals reningsverk och släpps sedan ut i Saltsjön via kulvert. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Landskapsbild/ stadsbild

Förslaget förändrar stadsbilden lokalt.

Att den nya bebyggelsen föreslås uppföras på en grönyta, kommer ofrånkomligen i viss mån påverka det för Bandhagen typiska landskapet med mycket sparad naturmark mellan byggnaderna. Påverkan bedöms dock bli begränsad, och grönskan på den aktuella platsen har inga framträdande kvalitéer för stadsbilden.

Eftersom det föreslagna bostadshuset blir en ny årsring med upp till sju våningar blir det ett väl synligt nytt inslag i miljön. Volym och synlighet från tunnelbaneperrongen gör att upplevelsen av centrala Bandhagen påverkas. Förslaget bedöms dock berika och befolka en del av centrumområdet som idag utgörs av en baksida till en matbutik, med inlastning och parkering. Bebyggelsen

skapar ett nytt motiv väster om tunnelbanestationen, och lokalen i bottenvåningen kan bidra till att främja möten i grannskapet.

Parkering

Föreslagen ny placering av elnätstation innebär att cirka 5-6 av 21 parkeringsplatser kommer att tas bort från den befintliga 7-dygnsparkeringen längs Mosstenabacken.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

En viktig plats ur betraktelsesynpunkt är tunnelbaneperrongen, från vilken stora delar av centrala Bandhagen kan upplevas. Västerut syns punkthusbebyggelsen längs Mosstenabacken, och österut lamellhusbebyggelse längs med Trollesundsvägen upp mot Skärlingebacken. Denna siktlinje bevaras i stor utsträckning även med föreslagen ny byggnad, genom släppet mellan det nya huset och punkthusen i Mosstenabacken.

I öst från perrongen syns skivhuset i elva våningar och den före detta skolbyggnaden inom Ramsökaren 2- två viktiga byggnader ur kulturmiljösynpunkt. Sikten mot dessa från perrongen påverkas inte av det aktuella byggnadsförslaget.

Rivningen av elnätstationen i planområdet och flytten till ett nytt läge norr om föreslagen ny bebyggelse bedöms inte få några betydande konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt.

Det föreslagna nya bostadshuset blir en ny årsring som inte nämnvärt följer den tidigare grammatiken i området, utan gör sig väl synlig i stadsrummet med en ny skala och formspråk. Ur kulturmiljöperspektiv är det viktigt att byggnaden inte konkurrerar med elvavåningshuset på motsatt sida om tunnelbanespåren, vilket det inte bedöms göra eftersom höjden är betydligt lägre, även i den högre byggnadsdelen. Det skuggar inte heller centrumbebyggelsen i övrigt, och bedöms inte utgöra en konkurrent till centrum som helhet.

För att skapa distans mot tunnelbanespåren och hantera den rådande buller- och risksituationen i det utsatta läget, har fasaden vänd mot spårområdet utformats med en loftgång. Kulturmiljömässigt bryter en sådan lösning mot befintliga fasader i närområdet som är betydligt mer återhållsamma, och eftersom denna fasad är väl synlig från tunnelbaneperrongen, är gestaltningen extra viktig. Fasaden är utformad med öppningar som efterliknar byggnadens övriga fasader, och ger ett sammanhållet intryck av indragna balkonger.

Störningar och risker

Riskkällor

För det aktuella projektet har risker förknippade med plötsliga olyckor kopplat till transporter av farligt gods, farliga verksamheter och påkörning/urspårning av tunnelbanetåg utretts.

Avståndet till Örbyleden, som är sekundär transportled för farligt gods, bedöms vara tillräckligt stort för att inga riskreducerande åtgärder ska behöva vidtas. Vägarna närmast planområdet är ej klassade som transportleder för farligt gods, men transport till och från lokala aktörer i området kan förekomma. Den risknivå som råder intill vägar där enstaka transporter till lokala aktörer sker bedöms vara på en acceptabel nivå.

Avseende tunnelbanans närhet till planområdet så visar riskutredning att påkörningsrisk föreligger om byggnader placeras för nära tunnelbanan. För att få en acceptabelt låg risknivå enligt gällande acceptanskriterier ska byggnaden placeras minst 8 meter från den spårmitt som ligger närmast fastigheten och marken ska anordnas så att höjdskillnaden mellan spårmitt och den nya byggnaden elimineras. Plankartan anger att höjden i området öster om byggnaden ej får understiga spårmitts höjd.

Buller och vibrationer

De nya bostäderna får enligt föreliggande utformningsförslag en bullersituation som motsvarar kraven i trafikbullerförordningen. En bestämmelse om att bullerförordningens krav ska uppfyllas vid fönster istället för vid fasad för hörlägenheterna närmast spåren möjliggör uppfyllande av kraven för dessa lägenheter.

Byggnaden påverkas av vibrationer från tunnelbanan. Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i sovrum ej överskrider 30 dB (A) SLOW vid tågpassage, samt så att komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum ej överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage. För att säkerställa att vibrationsnivåerna i de nya bostäderna understiger 0,1 mm/s ska byggnaden uppföras i tung konstruktion och grundläggas till fast botten. Inga särskilda åtgärder krävs med avseende på stomljudet. Mätningar har utförts på plats före byggnation, vilka visar att god marginal finns till gränsvärdena.

Översvämningsrisker

För att tillse att den nya bebyggelsen inte bidrar till påtagligt större översvämningsrisk i närområdet är det viktigt att skapa ett

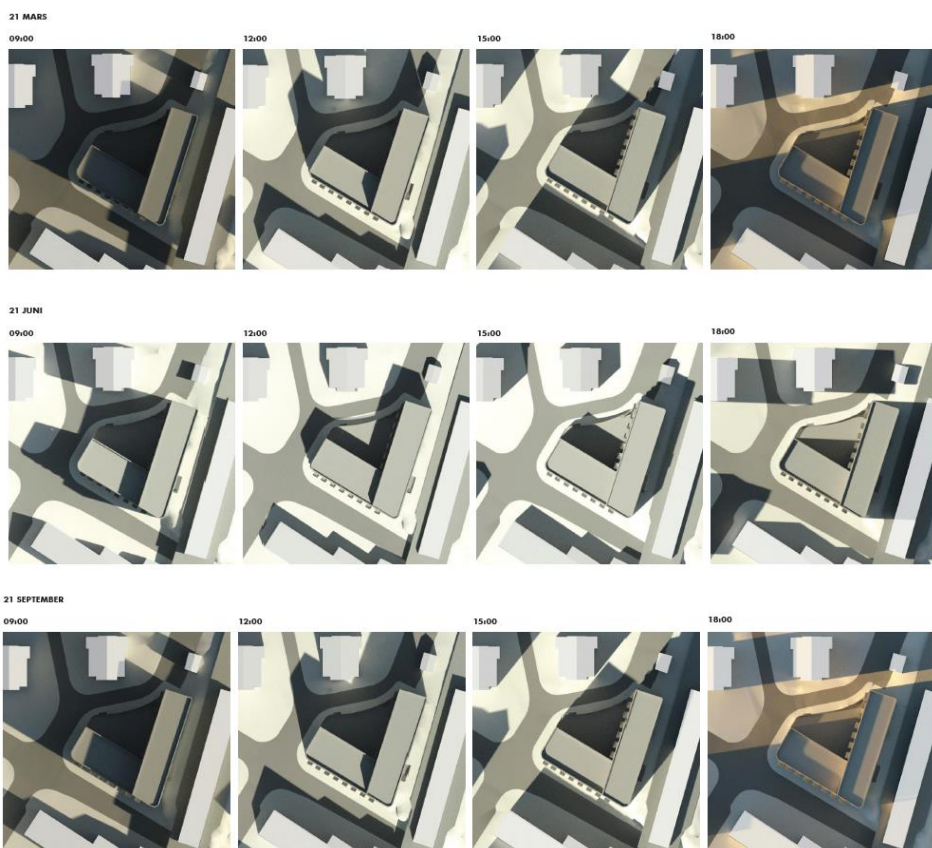
dagvattensystem som bidrar till flödesutjämning och att dagvattenhanteringen utformas så att vatten kan avbördas från innergården på ett säkert sätt även vid intensiva regn.

Brandrisk

Brandskyddsbeskrivning har tagits fram för byggnaden. Byggnaden är åtkomlig för räddningstjänsten genom att räddningsfordon kan ställas upp inom 50 m från byggnadens angrepps-/tillträdesvägar.

Ljusförhållanden och lokalklimat

Den föreslagna byggnationen har goda ljusförhållanden för samtliga lägenheter där ingen ligger i ett uteslutande norrläge. Uteplatsen på gården har främst västligt läge, och privata balkonger har sydligt eller västligt läge. Solstudier av föreslagen ny bebyggelse, visar att solförhållandena för omkringliggande bebyggelse i Mosstenabacken förblir goda, och att den nya byggnaden endast skuggar punkthusen vid ett fåtal tillfällen under de tidiga morgontimmarna under vår och höst.



Uppifrån och ner: Solstudier för mars, juni och september månad med föreslagen ny bebyggelse (Sandellsandberg arkitekter)

Barnkonsekvenser

Tillskapandet av nya bostäder och lokaler, och därmed mer liv och rörelse längs den aktuella delen av Trollesundsvägen bedöms bli en positiv tillgång för barn som vistas i området ur trygghetssynpunkt. Det är också positivt att trottoaren breddas. Idag kan platsen upplevas som otrygg eftersom den omgärdas av en tunnel och en inlastningszon till en närbelägen livsmedelsbutik i Bandhagen centrum. Det nya huset skapar i och med sin utformning med entré ut mot Trollesundsvägen och stora glaspartier för lokalerna en känsla av att du som förbipasserande är sedd och kan ta del av det som sker inne i huset.

För de barn som flyttar in blir möjligheterna till utevistelse inom kvartersmarken viktig. Gemensamma uteplatser tillskapas på innergården som vetter mot Mosstenabacken, liksom på den takterrass som möjliggörs på husets lägre del.

Intervjuer som gjorts med barn och förskollärare på närbelägna skolor visar att yngre barn använder flera närbelägna platser med sparad naturmark i sin utelek. Den aktuella platsen för den föreslagna byggnaden har dock inte lyfts som en plats barn brukar leka på. Cirka en kilometer från planområdet ligger Bandängen, vilket är en omtyckt och välbesökt park med parklek. Parken är dock högt belastad redan idag, och fler boende i området innebär ett högre slitage på parken.

Tidplan

Samråd 20/2-1/4 2018

Granskning 6/3-3/4 2019

Antagande 13/6 2019

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av ny detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för att upprätta överenskommelse om exploatering och ansvarar även för flytt av elnätstation samt breddning av trottoar och flytt av gatubelysning.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder efter ansökan från fastighetsägaren. Åtgärderna bekostas av byggaktören.

Trafikkontoret ansvarar för besiktning och godkännande av återställande- och anslutningsarbeten i allmän platsmark/gatumark.

Byggaktören finansierar och ansvarar för uppförande av ny bebyggelse och anläggningar på kvartersmark samt iordningställande av utemiljöer på kvartersmark.

Byggaktören bekostar uppfyllnad av markområde med planbestämmelse T, och genomför de återställningsarbeten i allmän platsmark intill exploateringen som kan bli nödvändiga.

Avtal

En överenskommelse om exploatering ska tecknas mellan staden och byggaktören innan detaljplanen antas. Det upprättas genom stadens försorg via exploateringskontoret.

Genomförandeavtal ska upprättas mellan byggaktören och Trafikförvaltningen SLL gällande uppfyllnad och ansvar för området som i plankartan har bestämmelsen T samt övrig del av genomförandet som kan påverka Trafikförvaltningen SLL:s spår och stationsanläggning.

Förvaltningsavtal ska upprättas mellan byggaktören och Trafikförvaltningen SLL. Avtalet ska klargöra drift, underhålls- och kostnadsansvar för den nya byggnadens förvaltning i anslutning till Trafikförvaltningens trafikområde.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att delar av befintliga detaljplaner Pl 3544, Pl 4106 och Pl 3830 helt upphör att gälla inom det aktuella planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheten Örby 4:1, vilken ägs av Stockholms stad.

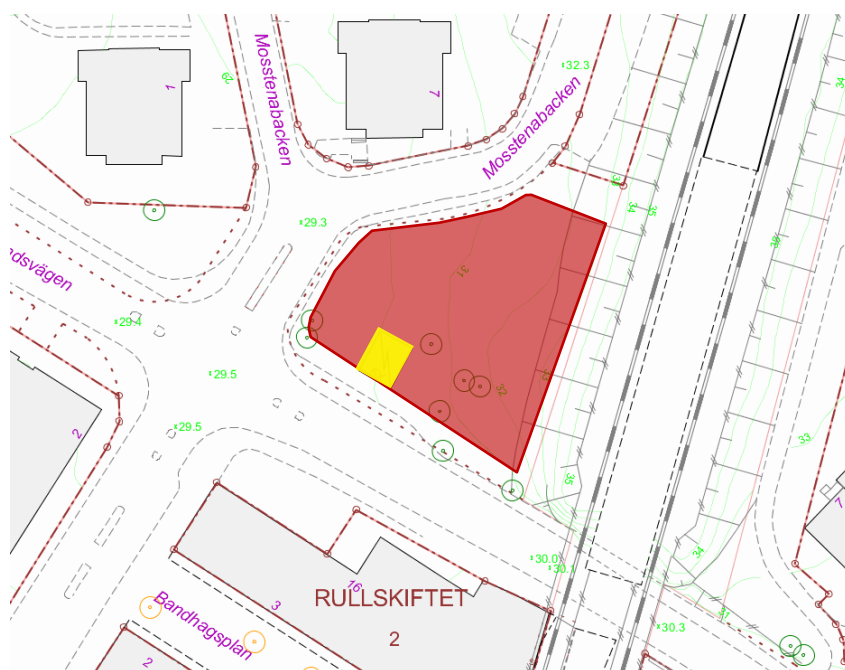
Användning av mark

Planförslaget möjliggör markanvändning för bostäder, lokaler för centrumändamål, elnätstation och trafikområde för tunnelbana, samt parkmark och gatumark.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder. Åtgärderna söks av Staden och bekostas av byggaktören. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. provas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark för bostäder ska utgöra en fastighet som bildas genom avstyckning från Örby 4:1.



Rött område illustrerar ungefärligt område som övergår från allmän platsmark till kvartersmark. Gult område illustrerar befintlig elnätstation.

Rättigheter

Ansaret för genomförandet av uppfyllnad av området som i plankartan har bestämmelsen T (trafikområde) och fortsatt ansvar för detta område ska säkerställas genom genomförandeavtal mellan Trafikförvaltningen, Staden och byggaktören.

Behov av rättigheter provas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

Servitut

Befintlig placering av elnätstation regleras genom avtalsservitut mellan Staden och Ellevio. Detta avtal ska ersättas med ett nytt avtal gällande stationens nya placering när planen vunnit laga kraft.

Servitutsavtal för del av det med T (trafikområde) markerade området som avses användas till dagvattenhantering för det nya bostadshuset ska tecknas mellan berörda parter.

Ekonomiska frågor

Teknisk försörjning

Flytt av elledningar och nätstation till följd av exploateringen ansvaras och bekostas av Staden, tillsammans med ledningsägande bolag. Byggaktören ansöker om anslutning till kommunala och andra ledningsnät.

Vatten och avlopp

Stockholm Vatten AB ansvarar för utbyggnaden av VA-systemet efter överenskommelse med Staden.

Gatukostnader

Staden står för gatukostnaderna i samband med genomförandet av detaljplaneförslaget.

Ersättning vid markförvärv/försäljning

Den nya kvartersmarken som avstyckas från Örby 4:1 skall försäljas och ersättas enligt köpeavtal, vilket tecknas mellan byggaktören och Staden.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningsåtgärder söks av Staden och bekostas av byggaktören.

El och tele m.m.

Staden tillsammans med de ledningsägande bolagen, ansvarar för den nödvändig flytt av allmänna ledningar som blir aktuell inom området. Staden får utgifter till följd av detaljplanen för omläggning av elledning samt flytt av elnätstation.

Grönkompensation

Grönkompensation utreds och planeras i form av ekologiska

och rekreativa åtgärder i närområdet. Staden står för kostnader för grönkompensation.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Planområdet kan anslutas till befintligt VA-nät i närområdet.

Dagvatten

Den planerade bebyggelsen avses anslutas till det befintliga ledningssystemet.

Byggaktören ska följa Stockholm Vattens riktlinjer vid dagvattenhantering. Bolagen förbinder sig att följa detaljplanens dagvattenutredning genom att uppnå de nivåer och företa de fördröjningsåtgärder som anges. Det innefattar primärt att minimera uppkomsten av dagvatten till ledning och att genom byggnadsmaterialval inte förorena dagvattnet med tungmetaller. Det dagvatten som uppstår ska hanteras och fördröjas lokalt enligt dagvattenstrategin före avledning från kvartersmarken. Placering av byggnader och höjdsättning inom kvartersmarken respektive mot omgivande ytor, ska göras på ett sätt som minimerar skada vid extrem nederbörd.

EI/Tele

Detaljplanens genomförande innebär att elnätstationen flyttas och ledningarna till denna läggs om till allmän platsmark.

Fjärrvärme

Fjärrvärme finns utbyggt i närområdet.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från det att planen vinner laga kraft.