

Samrådsredogörelse Detaljplan för Roslagsbanan 18 i stadsdelen Norra Djurgården, Dp 2017-18577

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	3
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	4
Arkitektur och gestaltning.....	8
Kulturmiljö	9
Olägenheter för grannar.....	11
Gator och trafik	11
Teknisk försörjning.....	12
Hälsa och säkerhet	14
Miljö- och klimataspekter	17
Övriga frågor	17
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	19
Förslag till fortsatt arbete	20
Inkomna synpunkter	20
Statliga och regionala myndigheter och förbund	20
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar.....	27
Övriga remissinstanser	31
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	35
Övriga, ej sakägare.....	49

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Syftet med planen är att ge möjlighet till en på- och tillbyggnad på befintligt studenthem ”Forum”, för att tillskapa fler studentbostäder, kontorslokaler och offentliga verksamheter i ett attraktivt läge. Ett vidare syfte är att förbättra möjligheten för en mer levande och

trygg stadsmiljö genom att öppna upp bottenvåningarna mot Körsbärsvägen och utveckla sociala mötesplatser.

Byggnadens exponerade läge innebär att förändringar ska ske med hänsyn till stadsbild och kulturvärden. Förslaget bedöms innebära ett tillskott av ca 200 nya studentbostäder.

Detaljplaneområdet utgörs i huvudsak av fastigheten Roslagsbanan 18 som ägs av Statens Fastighetsverk och upplåts till Stiftelsen Stockholms studentbostäder, SSSB, med tomträtt. Även en mindre del av fastigheten Norra Djurgården 1:37, som ägs av staden, ingår i planområdet.

Planförslaget sändes ut på samråd 10 november – 22 december 2020. Under samrådet inkom 50 yttranden. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller kulturmiljö, buller, miljö kvalitetsnorm för vatten, risk, dagvatten, skyfall, trafik samt genomförande frågor.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet föreslår kontoret att förslaget bearbetas vidare. I den bearbetningen bör fokus vara på en ökad anpassning till riksintresset för kulturmiljövården samt övriga kulturvärden som befintlig byggnad besitter för att bättre integreras i helhetsmiljön kring Körsbärsvägen. Kontoret kan vidare konstatera att förslaget behöver utredas ytterligare när det gäller miljö, hälsa, säkerhetsfrågor, buller samt miljö kvalitetsnormer för vatten.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och ger kontoret i uppdrag att upprätta och genomföra granskning av slutligt planförslag.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att ge möjligheten till på- och tillbyggnad på befintligt studenthem ”Forum” för att tillskapa fler studentbostäder, kontorslokaler och offentliga verksamheter i ett attraktivt läge. Ett vidare syfte är att förbättra möjligheten för en mer levande och trygg stadsmiljö genom att öppna upp bottenvåningarna mot Körsbärsvägen och utveckla sociala mötesplatser. Byggnadens exponerade läge innebär att förändringar ska ske med hänsyn till stadsbild och kulturvärden. Förslaget bedöms innebära ett tillskott av ca 200 nya studentbostäder.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 10 november – 22 december 2020. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförtäckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Östermalm lördagen den 14 november 2020. På grund av pandemin hölls inget fysiskt samrådsmöte.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Allmänt om samrådet och planprocessen

Boende i området är kritiska till hur stadsbyggnadskontoret hanterade hela samrådsförfarande. Man anser att det är märkligt att de som bor i grannfastigheter inte kontaktats eller ombetts inkomma med synpunkter om projektet, utan att de av en ren tillfällighet fått kännedom om detta. Man vill i fortsättningen bli informerad om hur planen fortgår via mejl eller brev.

Boende i området och övriga anser att planunderlaget är bristfälligt när det gäller solstudier, buller, trafik, luft och illustrationsmaterial. Solstudierna måste kompletteras för att skapa sig en fullständig bild över hur förslaget kommer att påverka de kringliggande fastigheterna under hela året och inte endast vid vår- och sommarsolstånd. Trafikbullerutredning omfattar endast byggnader på Roslagsbanan 18 och bör kompletteras för att se om bullerbilden ändras även i omgivningen, bland annat kan buller stutsar mellan huskroppar. Förslagets påverka på trafikförhållanden bör också konsekvensbeskrivas. Belastning och trängsel anses bli större vid fastigheten med 200 nya lägenheter. Luftkvaliteten bör undersökas för att säkerställa att den inte försämras ytterligare runt Vallhallavägen av tätare och högre bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Information om plansamrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförtäckningen i enlighet med gällande praxis.

Grannfastigheterna Roslagsbanan 1, 2, 3, 20, 21, 22, 23, 24, 25 finns med bland sakägare. Till dessa skickade

Stadsbyggnadskontoret ett fysiskt brev. Stadsbyggnadskontoret har ingen kontrollfunktion att fysiska brev kommer fram till mottagare utan förlitar sig på att posten utför sitt arbete. Annonser om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Östermalm lördagen den 14 november 2020. Nästa tillfälle att lämna synpunkter på planförslaget blir i samband med att detaljplanen ställs ut för granskning. Information om granskningen kommer att skickas ut och annonseras enligt gällande praxis. Under tiden är man alltid välkommen att kontakta Stadsbyggnadskontoret för information om pågående detaljplanarbetet.

Inför granskning kommer solstudierna att kompletteras och redovisa förslagets påverka för även den mörka delen av året, dvs mellan höstdagjämning och vårdagjämning. Bullerutredningen kommer att kompletteras med en bedömning om risk för studsande buller mellan huskropparna. När det gäller luftkvalitet är Stadsbyggnadskontorets bedömning efter samråd med Miljöförvaltningen att föreslagen byggnation på platsen inte riskerar att medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids inom planområdet. Miljökvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 25-30 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 µg/m³. Halten av kvävedioxid är 36-48 µg/m³ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 µg/m³. Bedömningen är att området kommer att ha en bra utluftning även efter föreslagen byggnation. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att det inte behöver göras någon utredning av luftföroreningar.

Stadsbyggnadskontoret avvisar slutsatsen att förslaget innebär en ohållbar situation för trafiken i området. Fastighetens läge i nära anslutning till kollektivtrafik samt att innehållet är huvudsakligen studentbostäder innebär att parkeringsbehovet för bilar bedöms marginellt. Förslaget innebär att antal cykelparkering för studentbostäder utökas samtidigt som en del parkeringsplatser för bilar i garaget försvinner. De parkeringsplatser som finns på fastighetens norra sida kvarstår oförändrade. Förslaget kan eventuellt innebära en ökning av flyttbilarna vid terminsstarterna om flyttarna sker med bil. Förslaget bedöms inte innebära en sådan betydande påverka på trafikförhållanden som kräver att en särskild trafikutredning måste tas fram.

Felaktigt illustrationsmaterial kommer att justeras.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Östermalms stadsdelsnämnd, Trafikkontoret, Exploateringskontoret

ser positivt på att fler studentbostäder och lokaler tillskapas i ett kollektivtrafikhärla läge.

Boende i området och övriga anser att planen borde läggas när och att staden bör i första hand lösa studentboende behovet inom ramen för Albano eller andra områden där större antal bostäder kan uppföras.

Boende i området tycker att detaljplanen för Roslagsbanan 18 inte ska drivas som ett separat projekt utan ska redovisas ihop med planerna för Västra Valhallavägen och Roslagsbanan. Man menar att föreslagen detaljplaneändring kan få negativ påverkan på möjligheterna att utveckla stationsområdet och Västra Valhallavägen i framtiden på grund av sämre sol- respektive luftförhållanden. Man ser också risken att de föreslagna volymerna kommer att bli en förutsättning för framtida höjder i Östra station vilket skulle innebära att den nya bebyggelsen totalt dominera stadssiluetten över stenstaden.

Statens Fastighetsverk (SFV) anser att samrådsförslaget innebär ett avsteg från det som avsiktsförklaringen mellan SVF och SSSB har angett (2017). I avsiktsförklaringen ingick ett punkthus i minst 10 våningar mot spårområdet samt påbyggnad främst på det som i planförslaget kallas hus A och hus B. SFV anser att planförslaget bör utgå från avsiktsförklaringen.

Föreningen Östermalm ser också som ett alternativ att istället för påbyggnader på befintliga hus bygga nya studentbostäder i ett slankt högre hus.

Samfundet S:t Erik saknar anvisningar till hur studentbostädernas kontakt med KTH:s Campus i norr kan förbättras om och när Roslagsbanans spår försvinner.

Boende i området och övriga ställer sig negativa till projektet och förespråkar att planerna läggs ner med hänsyn till detaljplanens negativa konsekvenser på bl a ljus, ljud, luft, insyn, utsiktsförhållanden, stadsbild, kulturvärden mm. En klar minoritet boende är positiva till att nya studentbostäder byggs i området under förutsättning att det görs på rätt sätt med avseende på volym och gestaltning.

Boende i området är kritiska till att samrådsförslaget visar en högre exploatering än den som beslutades i Start-PM från 2017 och anser att förslaget måste förändras. Olika alternativ till påbyggnad har förespråkats, till exempel inreda existerande vindsvåningar,

omvandla kontorsytor till studentboenden, förtäta bebyggelsen genom att resa en ny huskropp på innergården mellan hus B och hus C mm. Ett annat förslag för att minska påbyggnadens negativa påverkan på stadsbilden kan till exempel vara att korta ner påbyggnaden så att inte fulla längden av befintlig byggnadskropp mot järnvägen byggs.

Boende i området kritiserar de senaste samrådsplanerna som visar ett café och coworkingsytor för studenterna. Man anser att originalplanerna att låta lokalerna vara öppna för kommersiella aktörer ökar chansen att det blir blandad verksamhet och en välkomnande stadsmiljö även för andra än studenter. Man ser hellre fram emot en kvarterskrog, restaurang eller en matbutik.

Boende anser att butiks- och serviceverksamheter på platsen kommer inte att etablera sig i ett studentområde.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att detaljplaneförslaget ligger i linje med Stockholm stads översiktsplan och bidrar till att uppfylla stadens mål om byggandet av studentbostäder samt skapar studentbostäder i ett område med hög efterfrågan. Behovet av studentbostäder är mycket stort i Stockholmsområdet och är ett prioriterat mål för stadens utveckling, både på kort och lång sikt.

Bristen på studentbostäder innebär att även centralt belägna fastigheter behöver utvecklas med mindre kompletteringar för att staden ska uppfylla sitt mål om byggandet av studentbostäder.

Planerna för Västra Vallhallavägen och Östra station ligger väldigt längre fram i framtiden därför anser kontoret att önskan att ta ett helhetsgrepp inte är realistiskt utifrån stadens mål om byggandet av studentbostäder och utifrån ett fastighetsägarens perspektiv.

Generellt ska Roslagsbanan 18 utgöra en förutsättning för den framtida utvecklingen och vid bedömningen av konsekvenserna för luft-och ljusförhållandena. Kompletteringar inom befintlig struktur innebär som regel konsekvenser för omkringliggande bebyggelse vad gäller ljusförhållandena. Bedömningen är att ljusförhållandena på spårområdet påverkas marginellt och kommer inte att utgöra några begränsningar för möjligheterna till en framtida exploatering. För att inte förhindra den framtida utvecklingen av Östra Station har kontoret däremot valt att avvakta med fastighetsägarens önskemål att prova ett högre punkthus i fastighetens norra del mot spårområdet.

Stadsbyggnadskontoret anser att en redovisning av hur kopplingen med KTH:s Campus i norr kan förbättras när Roslagsbanans spårområde försvinner är ingen fråga för den aktuella detaljplanen. För att inte hindra möjligheten att skapa en framtida koppling från

Körsbärsvägens nivå upp till spårområdet har kontoret under processen beslutat att lämna stadens mark vid fastighetens garageinfart obebyggt. Platsen föreslogs tidigare bebyggas med en mindre volym i en våning.

När det gäller föreslagna volymer och framtida höjder i Östra station avvisar Stadsbyggnadskontoret slutsatsen att de föreslagna volymerna kommer att bli en förutsättning för framtida höjder i Östra station och menar att detaljplaneprocessen innebär en prövning för varje enskild plats. Prövningen görs utifrån kunskap om den enskilda platsens specifika egenskaper och utifrån ett helhetsperspektiv när det gäller stadsbild.

Kontoret tar till sig synpunkterna på förslagets påverkan på omkringliggande byggnader, stadsbild, kulturvärden mm och avser bearbeta förslaget med fokus på en bättre anpassning till riksintresset, befintliga värdeberande karaktärsdrag och omgivningen. Stadsbyggnadskontoret uppskattar att boende kommer in med olika alternativ till påbyggnaden men konstatera att de inte är genomförbara. Vindarna är inte tillräckligt stora för att inredas. På det högsta stället har vindarna en inre våningshöjd på cirka 1,5 meter. Förslaget att omvandla kontorsytor till studentboenden är inte eller möjligt. Kontorsytorna i hus B planeras i dagsläget att omvandlas från kontor till studentlägenheter, men kontor utgör endast en mycket liten del av Forum så de allra flesta studentbostäderna tillskapas genom påbyggnad. När det gäller förslaget att förtäta bebyggelsen genom att resa en ny huskropp på innergården mellan hus B och hus C vill kontoret påpeka att det finns i dagsläget inte tillräcklig plats på gården för en förtätning då den endast är cirka 11,5 meter bred. En förlängning av hus B åt nordväst av mellersta byggnadskropp har provats under planprocessen men bedömdes tveksam ur en kulturmiljösynpunkt. Att ersätta Hus A med en "trapp-park" bedöms inte rimligt ur ett fastighetsägarens perspektiv. En påbyggnad på befintlig byggnadskropp längs mot nordost bedöms gynnsam för helheten dock kan med fördel göras lägre.

Stadsbyggnadskontoret betonar att detaljplanen anger användningen Centrumändamål i bottenvåningen mot allmänplats. I Centrum ingår en rad olika verksamheter som till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biografer, bibliotek, mm. Stadsbyggnadskontoret betonar att detaljplanen är långsiktig och syftar till att möjliggöra en mer blandad stadsmiljö där arbetsplatser och service kan komplettera stadsdelens bostadskaraktär. Den exakta användningen avgörs i bygglovet.

Arkitektur och gestaltning

Länsstyrelsen delar stadens bedömning att Forums arkitektoniska gestaltning gör att byggnaden är tålig för påbyggnation. Det är positivt att påbyggnaden gestaltas så att den blir avläsbar mot den befintliga byggnaden, men tillkommande volymer avviker i värdebärande detaljer så som vertikal fönstersättning och utkragande huskroppar. Ytterligare anpassning till den befintliga byggnadens kulturhistoriska värden skulle därför gynna förslaget.

Skönhetsrådet ser gärna att i en vidare bearbetning av förslaget antalet material reduceras till förmån för ett mer sammanhållet uttryck, till exempel gäller detta för hus A. Vidare anser att utkragningen på hus C tas bort och att fönstersättningen inte ska förstärka vertikaliteten i påbyggnadsdelen. Även *Föreningen Östermalm* ser gärna att förslaget bearbetas vidare och föreslår gult tegel alternativt ljus puts i fasaderna istället för de föreslagna keramikplattorna, ingen utkragning på hus C, horisontella fönsterband i påbyggnaderna istället för vertikala fönster.

Samfundet S:t Erik är positivt till att utformningen av det nya byggnaden längs Körsbärsvägen avviker från föreslagen utformning av påbyggnaderna på befintliga hus.

Boende i området och övriga anser att den föreslagna höjningen av Forum inte är anpassat till den omkringliggande bebyggelsen och stör stenstadens sammanhållna höjd och stil. Förslaget når inte upp till de arkitektoniska värden som platser kräver.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret tar till sig synpunkterna på förslagets påverkan på de kulturhistoriska värden som tillskrivs byggnadskomplexet och avser bearbeta förslaget med fokus på en bättre anpassning till befintliga värdeberande karaktärsdrag. Kontoret instämmer i att påbyggnadens proportioner och gestaltning behöver ses över för att ge förslaget en mer harmonisk helhetsverkan. Avvikelserna från ursprungligt formspråk kan med fördel bearbetas vidare. Utkragad påbyggnad mot Roslagsbanan föreslås utgå. Fönstersättning, material och färgskala studeras vidare för att ge förslaget ett mer sammanhållet uttryck, en större anpassning till befintlig byggnad och omgivning.

Kulturmiljö

Riksintresset för Stockholms innerstad med Djurgården

Länsstyrelsen anser att planförslaget innebär skada på riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården.

Förslagets höjd bryter av den sammanhållna befintliga bebyggelsen i stadsväven och påverkar upplevelsen av stadens siluett från viktiga utsiktspunkter såsom Vanadislunden och Observatorielunden.

Skadan anses inte påtaglig. Förslaget kan med fördel bearbetas ytterligare för att minska intrycket av en samlad byggnadsvolym i stadssiluetten. Vidare framhåller Länsstyrelsen att riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården behöver tillgodoses i sin helhet och inte enbart utifrån värdekärnor som är ett hjälpmedel för att förstå helheten. Beskrivningen av planförslagets konsekvenser kan bearbetas ytterligare så att den i första hand beaktar uttrycken för riksintresset.

Föreningen Östermalm anser att påbyggnaden kommer att påtagligt påverka det urbana landskapet genom sin höjd och utbredning och från håll kommer att uppfattas som en massiv volym.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Kulturförvaltningens stadsutvecklingsenhet anser att planförslaget kan genomföras utan att kulturhistoriska värden påverkas i alltför hög grad. Planförslaget redovisar en arkitektur som bygger vidare på aktuellt formspråk med bibehållna takformer och gruppering kring en gård, vilket är positivt. En generell sänkning av höjden kan med fördel provas under förutsättning att volymernas inbördes trappning bibehålls. *Skönhetsrådet* anser att en påbyggnad är möjligt men att den måste vara betydligt lägre och mer återhållsam. Skönhetsrådet avstyrker förslaget i föreliggande form.

Kulturförvaltningens stadsutvecklingsenhet ser det som fullt möjligt att befintliga låga sockelvåningar i betong mot Körsbärsvägen rivs och ersätts med en ny uppglasad volym. En justering av höjden kan sannolikt reducera påverkan på den utpekade gatuvyns öppna karaktär när man blickar upp mot Körsbärsvägen och möjligheten att se och förstå sammanhanget med de tre studentbyggnaderna Nyponet, Domus och Forum.

Både *Föreningen Östermalm* och *Samfundet S:t Erik* är positiva till att den slutna betongmuren mot Körsbärsvägen rivs och ersätts av en ny byggnad som tillför nya stadsbyggnadsvärden till Körsbärsvägen.

Kulturförvaltningens stadsutvecklingsenhet bedömer att föreslagna skydds- och varsamhetsbestämmelserna är tillräckliga samt att

utformningsbestämmelserna avseende markens och gårdens anordnande bygger vidare på den ursprungliga geometriska karaktären. *Skönhetsrådet* anser att de kulturhistoriska och arkitektoniska värden som tillskrivs byggnadskomplexet inte tas tillvara utan snarare förvanskas. Av den anledningen ställer sig rådet frågande till att i detaljplanen förse byggnaderna med skydd-och varsamhetsbestämmelser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att en påbyggnad enligt samrådsförslaget är mer påtagligt i stadsbilden än befintlig byggnad. Stadsbyggnadskontoret anser att en påbyggnad är möjligt men instämmer i att en bättre anpassning till riksintresse Stockholm innerstad med Djurgården måste åstadkommas. Det innebär att påbyggnaden volym och dess påverka på stadssiluetten behöver bearbetas. En sänkning av höjden behöver åstadkommas på påbyggnaderna mot spårområdet för att uppnå en bättre anpassning till stadens siluett från viktiga punkter såsom Vanadislunden och Observatorielunden. I samband med en sänkning av höjden är en viktig förutsättning att volymernas inbördes trappning bibehålls.

Från Körsbärsvägen är delar av bebyggelsen på Roslagsbanan 1 och på Körsbärsladet 5 och 9 (studenthemmet Domus och Nyponet) synliga genom Roslagsbanan 18 avtrappade höjd mot Valhallavägen. Kontoret instämmer i att rivningen av sockelvåningen i betong längs Körsbärsvägen förändrar upplevelsen av komplexet och sambandet med studenthemmet Domus, Nyponet och fastigheten Roslagsbanan 1 från Körsbärsvägen. Kontoret menar trots det att förslaget tillför nya stadsbyggnadskvaliteter längs Körsbärsvägen vilket gör att en ny bebyggelse i fem våningar kan accepteras ur kulturmiljösynpunkt. Däremot anser kontoret att byggnadens arkitektoniska grepp, att kraga ut över stadens mark, kan ses över. Kontoret bedömer att balkongzonen inte är avgörande för att ge fasaden mot Körsbärsvägen ett öppet uttryck. Kontoret ser som möjligt att balkongzonen utgår och att bostadsvåningarna istället ges ett öppet uttryck genom stora fönster och franska balkonger. Åtgärden kan även minska byggnadens påverkan på gatuvyns öppna karaktär.

Beskrivningen av planförslagets konsekvenser bearbetas ytterligare så att den i första hand beaktar uttrycken för riksintresset.

Olägenheter för grannar

Boende i området och övriga som framfört synpunkter är mycket kritiska till förslaget, speciellt när det gäller byggnation av huskropp mot Körsbärsvägen och mot Roslagsbanan (hus A respektive C). En påbyggnad och tillbyggnad enligt samrådsförslaget innebär betydande olägenhet, som försämrat dagsljusförhållande, skuggning, insyn, försämrad luftkvalitet och störningar från utökad trafik för boenden i omgivningen. Man menar att de kringliggande bostadsrätterna kommer att minska i värde. De flesta önskar att planförslaget studeras om och bättre anpassas till omgivande bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vad gäller ljusförhållanden och insyn medger Stadsbyggnadskontoret att lägenheterna i närliggande fastigheter påverkas men menar att förändringen inte är så omfattande att det innebär en betydande olägenhet i lagens mening. Bedömningen av vad som i det enskilda fallet är att betrakta som betydande olägenhet utgår bland annat från områdets karaktär och förhållandena på orten. Kvarteret Roslagsbanan ligger centralt i Stockholm och att det finns anledning att räkna med förtätning av bebyggelse i nära anslutning till redan befintlig bebyggelse.

Planförslaget ska bearbetas. I bearbetningen av förslaget kommer solstudie uppdateras.

Gator och trafik

Bil- och cykeltrafik

Miljö- och hälsoskyddsnämnd anser att cykeltalet för detaljplanen behöver ses över. Vid lägenheter större än 35 kvm gäller cykeltalet 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet istället för de planerade 1,5 platserna.

Trafikkontoret anser att planbeskrivningen bör redogöra för antalet planerade cykelparkeringar. Det bör tydlig framgå de parkeringstal som avses för de olika verksamheter som planen medger, dvs kontor, handel och studentbostäder.

Trafikkontoret uppmärksammar på de planeringsmässiga riktlinjer som anger att minsta fria mått över gångbanan skall vara 3 m.

Boende i området har hyrt garageplats i flera år i fastigheten Roslagsbanan 18 och undrar var de ska ha sin bil efter ombyggnationen.

Servitut

Trafikkontoret uppmärksammar på att fri gångområdesbred inklusive x-område skall uppgå till minst 2,5 m.

Exploateringskontoret påpekar att servitut för föreslaget x-område ska även innefatta rätten till befintliga allmänna underjordiska ledningar.

Övriga anser att det är oacceptabelt att allmän plats privatiseras. Det sker ofta i Stockholm och innebär att det offentliga rummet privatiseras även om det just i det här fallet inrättas markreservat för allmän gångtrafik genom avtalsservitut. Servitut kan upphöra och markanvändningen ändras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret kommer att bearbeta förslaget så att cykeltalet 2,5 uppnås vid lägenheter större än 35 kvm.

Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse av antalet planerad cykelparkeringar samt med parkeringstal för de olika verksamheter som planen medger.

De föreslagna utkragande byggnadsdelarna över stadens mark mot Körsbärsvägen föreslås utgå. Det innebär att inget markreservat för allmän gångtrafik behöver inrättas. Ändringen innebär att trafikkontorets riktlinjer om minsta frihöjd och minsta fri gångområdesbred inte behöver uppfyllas.

Stadsbyggnadskontoret anser att frågan om hyrplatser i garaget är en icke planfråga. För frågor om hyreskontrakt får man vända sig till SSSB.

Teknisk försörjning**Vattenförsörjning, spillvatten**

SVOA förutsätts att befintliga servisledningar till fastigheten för vatten, spillvatten och dagvatten i Körsbärsvägen kommer att användas.

Dagvatten

SVOA anser att det är positivt att det planeras för dagvattenåtgärder inom fastigheten. Det bör kontrolleras om garaget följer *SVOA*:s riktlinjer gällande dränering och eventuellt uppdateras om så inte är fallet, se *SVOA*:s hemsida för tips och riktlinjer om garage.

Energiförsörjning

Ellevio anser att nätstationen måste ges ett utrymme så att samtliga funktioner och säkerhet kan tillgodoses. Se vidare under Hälsa och säkerhet. Det är viktigt att nätsationsutrymme lokaliseras så att kabelförläggningssväg till allmän mark minimeras.

Om distributionskablar för el utöver fastighetens egen servis, förläggs i kvartersmark utanför byggnad, behöver plankarta kompletteras med u-område reserverat för underjordiska elledningar.

Exploateringskontoret önskar att det framgår av planbeskrivningen att avtalsservitut för transformator till förmån för Stockholms Exergi ska tecknas mellan anläggningsägaren och fastighetsägaren till Roslagsbanan 18.

Avfallshantering

SVOA ser positivt på att det planeras utrymmen för grovavfall och miljörum. Det rekommenderas att planera för sortering av samtliga förpackning och tidningar. *SVOA* uppmärksammar om att insamling av matavfall blir obligatoriskt för samtliga hushåll år 2023. Detta innebär att insamlingssystem för matavfall behöver tas med i den fortsatta planeringen. Det bör även säkerställas att nuvarande behållare för husavfall är tillräckliga då antalet hushåll som har tillgång till dem utökas.

Räddningstjänst

SSBF önskar att det förtydligas när Tr2 trapphus ska implementeras samt när annan utrymningsstrategi planeras, samt vad den innebär. Gångavståndet i utrymningsväg överskrids (17 meter istället för kravet på 10 meter). Att nästan dubbla tillåtet gångavstånd ökar risken för instängning. För att godkänna ett avsteg från det allmänna rådet ska det påvisas att samma nivå som avsett med det allmänna rådet uppnås. *SSBF* vill belysa risken att föreskriftskrav kommer vara svåra uppfylls. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men eftersom det påverkar möjligheterna att realisera projektet bör det beaktas av byggherren i detta skede.

Angående räddningshiss och våningsbegrepp, byggherren bör beakta faktisk våning som angrepp/insats sker från och våningsantal baserat på detta. *SSBF* tolkar underlaget och sakkunnigutlåtande som att för den byggnad som blir 9 våningar ovan mark, finns ingen risk för att insats påbörjas från de två undre så kallade sockelvåningar. Om detta inte stämmer önskas förtydligande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret tar med information kring teknisk försörjning i det fortsatta planarbetet. Planhandlingarna kompletteras med information om planerade åtgärder för energiförsörjning, utrymning, avfallshantering. Planbeskrivningen kompletteras med information om avtalsservitut för transformator till förmån för Stockholms Exergi. När det gäller SVOA:s riktlinjer om garage se vidare under Hälsa och säkerhet.

Hälsa och säkerhet**Buller och vibrationer**

Länsstyrelsen och Trafikförvaltningen anser att bullerberäkningar bör göras utifrån de prognoser som legat till grund för RUFS 2050.

Länsstyrelsen och trafikförvaltningen anser att även annat buller förorsakat av närhet till stationsområdet behöver tas med i analys och bedömning av behov av åtgärder.

Eftersom bullernivåerna redan i dagsläget tangerar trafikbullerförordningens (2015:216) riktvärden anser *Länsstyrelsen* att plankartan behöver kompletteras med planbestämmelser som säkerställer att bostäderna inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa avseende omgivningsbuller. Merparten av de nya bostäderna föreslås bli enkelsidiga och under 35 kvm i ett läge utsatt för höga bullernivåer från både väg- och spårtrafik. Både *Länsstyrelsen* och *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att det därför finns anledning att ägna extra omtanke i utformningen av byggnaderna så att en sammantaget godtagbar ljudmiljö säkerställs.

Trafikförvaltningen anser att plankarta ska kompletteras med reglering av störningsskydd för stomljud och vibrationer.

Eventuell reglering av verksamhetsbuller på plankartan pga av planområdets närhet till Stockholms östra verkstad- och fordonsuppställningsverksamhet behöver också utredas.

Länsstyrelsen anser att det vore bra med en undersökning och resonemang kring eventuellt lågfrekvent ljud som kan uppkomma i området, både från tåg och annan tung trafik.

Länsstyrelsen anser att inför granskningen av detaljplanen behöver kommunen visa att de frågeställningar som Trafikförvaltningen lyfter har en fysisk lösning, så att en god bebyggd miljö kan uppnås samtidigt som riksintresset Roslagsbanan tillgodoses.

Farligt gods

Storstockholms Brandförsvar påpekar att detaljplanen ligger i närheten av KTH där en del hantering av farliga ämnen sker (exempelvis brandfarliga varor). I tre andra planärenden inom KTH-området (SBK dnr: 2012-18802, 2013-02077 samt 2013-02084) har SSBF rekommenderat SBK att tillsammans med KTH inventera på vilka platser förvaring och hantering av farliga varor sker samt därefter bedöma riskexponeringen mot dessa planförslag. SSBF ser det som positivt om denna inventering även kan nyttjas för att bedöma riskexponeringen mot aktuellt detaljplaneområde. SSBF rekommenderar även att färdvägarna för farligt gods inom KTH-området redovisas för att på så sätt kunna bedöma vilken riskbild dessa medför mot planområdena.

SSBF anser att det i riskanalysen ska nämnas att ombyggnad av spåren där östra station inte utgör slutstation påverkar riskanalysens slutsatser och kan påverka riskbilden för byggnaden. SSSB belyser att räddningstjänstens förmåga inte kan räknas in som kompenserande åtgärd.

Översvämningsrisker

Länsstyrelsen påpekar att i dagvattenutredningen framgår att det finns lågpunkter inom kvartersgården och vid sydöstra delen av planområdet där entréer och garageinfart ligger. Lågpunkterna behöver beskrivas i planhandlingarna och kommunen behöver redovisa hur mycket vatten som samlas vid dessa lågpunkter vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Vidare behöver kommunen redogöra för om vattnet vid lågpunkterna medför en översvämningsrisk för fastigheten. Nödvändiga åtgärder för att undvika översvämnningar vid skyfall behöver också redovisas i planbeskrivningen och säkerställas med planbestämmelser. Även *Miljö-och hälsoskyddsnämnden* pointerar att möjligheten att åtgärda stående vatten vid skyfall samt risken för att vatten leds in via entrén till garaget ska studeras vidare. *SVOA* påpekar att det bör kontrolleras om garaget följer SVOA:s riktlinjer gällande dränering och eventuellt uppdateras om så inte är fallet.

Ellevio påpekar att låg placering i källarplanet innebär risk för översvämnning i nätstationsutrymmet. Lösningar för hur det hanteras måste vara på plats innan slutlig lokalisering bestäms.

Elektromagnetiska fält

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen preciserar vilka säkerhetsmått för elektromagnetiska fält man refererar till i planbeskrivningen. *Ellevio* påpekar att myndigheters rekommendationer för buller och magnetfält måste också beaktas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående önskemål om att göra bullerberäkningar utifrån trafikprognos 2050 anser Stadsbyggnadskontoret efter samråd med Miljöförvaltningen och Trafikkontoret att prognosen 2050 för vägtrafik är orimligt långt fram i tiden. Vilka fordon som trafikerar vägarna om 30 år är okänt och även hur vi då väljer att transportera oss. Enligt Miljöförvaltningen bör en så lång framförhållning undvikas, eftersom det normalt bara är en schablonmässig procentuell uppräkning. Däremot kan en trafikprognos för 2050 för SL-trafiken det vara något mer acceptabel då det i närområdet planeras för förändringar avseende spårtrafiken exempelvis för Roslagsbanan. När det gäller trafikprognos 2040 har staden tyvärr inte några sådana trafikprognoser. Det som finns är Trafikverkets och Trafikförvaltningens prognoser, men de är inte så detaljerade och Trafikkontoret har inte tillgång till dem. Trafikverket håller på att ta fram en 2040-modell med Dynameq men den är inte heller validerad för city. Trafikkontorets bedömning är därför att projektet behöver ta fram en egen modell för 2040 alternativt göra en analys och bedömning baserat på dagens trafik. För innerstaden är det i princip rimligt att göra en bedömning baserat på dagens trafik som utgångspunkt eftersom det på systemnivå inte finns kapacitet för mer trafik. Dessutom är trängselskatten just nu lagd på en nivå för att trafiken inte ska öka.

I övrigt kompletteras bullerutredningen enligt synpunkter från Länsstyrelsen och Trafikförvaltningen. Plankartan kompletteras med planbestämmelse om trafikbuller. Möjligheten att skapa en bättre ljudkvalitet för boende ses över.

Ett utlåtande om vibrationer har tagits fram inför samrådet. Det ska kompletteras med en undersökning och resonemang om stomljud som kan uppkomma i området. Plankartan kompletteras med reglering av störningsskydd för stomljud och vibrationer.

Risken analysen kompletteras enligt synpunkter från Storstockholms Brandförsvär.

Risk för översvämning vid de identifierade lågpunkterna studeras vidare. Eventuella nödvändiga åtgärder för att undvika översvämningar vid skyfall redovisas i planhandlingarna och säkerställs med planbestämmelse. Ett alternativ för garaget är att redovisa att konstruktionen klarar en översvämning samt att SVOA:s riktlinjer för garaget följs. Om riktlinjer inte följs måste fastighetsägaren ta hand av vattnet på annat sätt, t ex med oljeavskiljare för att förhindra utsläpp av oönskade ämnen som t ex olja och bensin i spill- och dagvattenssystemet.

I planbeskrivningen tydliggörs vilka säkerhetsmått avseende elektromagnetiska fält som refereras till samt att myndigheters rekommendationer avseende elektromagnetiska fält efterlevs.

Miljö- och klimataspekter

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen påpekar att dagvattenutredningen kommer fram till att 95 kubikmeter vatten behöver fördröjas och renas inom planområdet för att uppnå kommunens minsta åtgärdsnivå på 20 mm fördröjning. Kommunen behöver därför säkerställa att detta går att genomföra. Eftersom planområdet ligger nära järnvägen behöver kommunen också redovisa om det finns en risk att föroreningar därifrån kan komma att påverka planområdet. Vid planläggning behöver hela planområdet räknas in i bedömningen och följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Även *Miljö-och hälsoskyddsnämnden* anser att möjligheten att uppnå ytterligare fördröjningsvolym av dagvatten ska studeras vidare. Förslaget anger en fördröjningsvolym på ca 65 m³, för att klara åtgärdsnivån skulle fördröjningsvolymen behöva vara ca 95 m³.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvattenutredningen och planhandlingarna kompletteras enligt Länsstyrelsens och Miljö-och hälsoskyddsnämndens synpunkter. Möjligheten att uppnå ytterligare fördröjningsvolym av dagvatten studeras vidare.

Övriga frågor

Övrigt

Exploateringskontoret och Statens Fastighetsverk konstaterar att det är många frågor som måste lösas parallellt med framtagandet av detaljplan som är en förutsättning för detaljplanens genomförande. Ett beslut om markanvisning av del av Norra Djurgården 1:37 till Statens Fastighetsverk, markanvisningsavtal, överenskommelse om exploatering mm krävs innan planens antagande.

Statens Fastighetsverk anser att generellt i planförslaget finns det en otydlighet runt begreppet fastighetsägare och tomträttshavare. Det bör tydliggöras vilken roll tomträttshavaren har. När det gäller de servitut som ska tecknas bör dessa tecknas med tomträttshavaren. Dock krävs medgivande från fastighetsägaren enligt gällande tomträttsavtal. Anslutning till vatten och avlopp, återställning av

gatumark, fastighetsbildning, anslutning av el och tele, eventuella miljöskyddsåtgärder ska bekostas av tomträttshavaren.

Exploateringskontoret påpekar att under genomförandetiden måste byggaktören säkerställa allmänhetens möjlighet att passera längs med Körbärsvägen på ett godtagbart sätt samt att den befintliga gatan och underliggande konstruktioner och ledningar inte tar skada.

Stadsdelsnämnden Östermalm ser positivt på förslaget som innebär förbättrad dagvattenhantering och förstärkning av grönsstrukturen och den biologiska mångfalden. Stadsdelsnämnden är dock tveksam till att det är möjligt för ängsytan att etablera sig i de smala gradängerna vid Körbärsvägen, och föreslår att ett annat växtförlag utreds. Nämnden ställer sig även tveksam till att trånga ytor inramade av gradängernas murar kan ge bra förutsättningar för körbärsträd. Nämnden föreslår istället att anlägga en mer långsiktigt tålig växlighet på platsen.

Miljö-och hälsoskyddsnämnden anser att växtvalet bör utgå från platsens och omgivningens naturliga vegetation samt möjligheter för växterna att klara skuggiga lägen.

Övriga anser att anläggningens gårdsmiljö kan med fördel utvecklas med mer växtlighet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De föreslagna utkragande byggnadsdelarna över stadens mark mot Körbärsvägen föreslås utgå. Ändringen innebär att planen inte kräver ett beslut om markanvisningsavtal.

I planbeskrivningen kommer att förtydligas vilken ansvar tomträttshavaren har.

Stadsbyggnadskontoret förstår Stadsdelsnämndens och Miljö-och hälsoskyddsnämndens synpunkter om växtvalet och uppskattar informationen. Man kommer i projekteringen att beakta både vegetationsbäddarna förutsättningar samt val av arter efter lokalklimatets förutsättningar. Kontoret vill vidhålla att som huvudalternativ utreder man framåt att fortsätta med olika arter av surkörbar och fågelbar ut mot Körbärsvägen. Kontoret tycker att det finns en fin koppling till platsens historia då gatunamnet uppkommit från en närbelägen Körbärshage. För att säkerställa en god utveckling av träden kommer en stor sammanhängande växtbädd av skelettjordstyp utföras. Ängsmarken är tänkt att utvecklas till en tålig grusyta med torrängskaraktär. Ytan kommer att passa för det stora slitage man räknar med eftersom läget med

sol fram till kvällen ger goda förutsättningar för studenterna att vistas här. Vegetationen på tomtens norrsida kommer anpassas efter ståndorten med bland annat tåliga bladperenner.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på utvecklingen av denna fastighet i ett mycket kollektivtrafikhärläge vid Tekniska Högskolans tunnelbanestation. Projektet bidrar till att uppfylla stadens mål om ett ökat tillskott av studentbostäder i ett område med hög efterfrågan. Studentbostäder på platsen kan bidra till att attrahera olika befolkningsgrupper till området samt att skapa en omväxlande stadsbygd med mer liv och rörelse i direkt anslutning till KTH Campus, en viktig del i Vetenskapsstaden tillsammans med Stockholms universitet och Karolinska institutet.

Planförslaget ger möjlighet att öka tryggheten och de arkitektoniska värdena i området genom att ersätta de slutna sockelvåningarna med en ny tillbyggnad med aktiverade och öppna bottenvåningar. Kontoret menar att förslaget tillför nya stadsbyggnadskvaliteter längs Körsbärsvägen vilket gör att en ny bebyggelse i fem våningar kan accepteras ur kulturmiljösynpunkt.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att befintlig byggnad har ett lågmälat uttryck som inordnar sig i stadssiluetten. Förslaget som det presenterades i samrådet är mer påtagligt i stadsbilden och innebär negativ påverkan på riksintresset för kulturmiljövården. Framförallt genom den ökade volymen, men också genom den föreslagna gestaltningen som riskerar att dominera stadsbilden och den befintliga byggnaden.

Utvecklingen av fastigheten måste ske i samspel med byggnadens bärande kulturhistoriska värden och byggnadens exponerade läge i stadsrummet. Kontoret bedömning är att förslaget därför måste bearbetas vidare med fokus på en bättre anpassning till stadslandskapet för att inte riskera skada på riksintresset. Kontoret ser också behovet av en bearbetning utifrån en större hänsyn till byggnadens befintliga kulturvärde samt en bättre integrering i helhetsmiljön kring Körsbärsvägen.

Kontoret kan vidare konstatera att förslaget behöver utredas vidare när det gäller miljö, hälsa och säkerhetsfrågor, buller samt miljökvalitetsnormer för vatten.

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

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att godkänna redovisningen av samrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Förslag till fortsatt arbete

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

- Bättre anpassning till riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Det innebär att påbyggnadens volym och dess påverka på stadssiluetten föreslås bearbetas. En sänkning av höjden behöver åstadkommas på påbyggnaderna mot spårområdet för att uppnå en bättre anpassning till stadens siluett från viktiga punkter såsom Vanadislunden och Observatorielunden. I samband med en sänkning av höjden bedöms en viktig förutsättning vara att volymernas inbördes trappning bibehålls.
- Bättre anpassning till den befintliga byggnadens värdebärande karaktärsdrag samt bättre integrering i helhetsmiljön kring Körbärsvägen. Det innebär att påbyggnadens gestaltning föreslås bearbetas för att skapa en mer harmonisk helhetsverkan. De föreslagna utkragande delarna mot Roslagsbanan och Körbärsvägen föreslås utgå. Fönstersättning, material och färgskala studeras vidare för att ge förslaget ett mer sammanhållet uttryck, en större anpassning till befintlig byggnad och omgivning.
- Fördjupa buller-, dagvatten-, risk- och skyfallsutredningar. Även solstudier, genomförandefrågor samt mindre justeringar och förtydliganden i övriga utredningar ska utföras.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2017-18577. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att förslaget inte strider mot de intressen som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL under förutsättning att nedanstående synpunkter kring riksintresset

Roslagsbanan, miljö kvalitetsnormer för vatten, buller och översvämning beaktas. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL. Länsstyrelsen lämnade även rådgivande synpunkter avseende kulturmiljö, buller, vibrationer, stomljud och elektromagnetiska fält.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse kommunikationer, Roslagsbanan

Trafikförvaltningen har lämnat ett samrådsyttrande daterat 2020-12-16 där det framgår att synpunkter finns gällande påverkan på Roslagsbanan. Länsstyrelsen noterar att det återstår en del frågor som behöver klargöras. Utifrån planhandlingarna går det inte att utläsa om området går att bullerskydda så att Trafikförvaltningen inte riskerar åtgärdsförelägganden som innebär t.ex. sänkta hastigheter eller annat som kan riskera att planförslaget kan innebära påtagligt försvårande av nyttjandet av järnvägen. Inför granskningen av detaljplanen behöver kommunen därför visa att de frågeställningar som Trafikförvaltningen lyfter har en fysisk lösning, så att en god bebyggd miljö kan uppnås samtidigt som riksintresset tillgodoses. Ytterligare synpunkter kring buller finns längre ned i samrådsredogörelsen.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt planbeskrivningen medför förslaget inte några ökade dagvattenflöden eftersom den tillkommande byggrätten endast medger påbyggnad på befintliga byggnader inom planområdet. Vid planläggning behöver hela planområdet räknas in i bedömningen och följa miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Dagvattenutredningen (Ekologigruppen, 2020-10-16) kommer fram till att 95 kubikmeter vatten behöver fördröjas och renas inom planområdet för att uppnå kommunens minsta åtgärdsnivå på 20 mm fördröjning. Kommunen behöver därför säkerställa att detta går att genomföra. Eftersom planområdet ligger nära järnvägen behöver kommunen också redovisa om det finns en risk att föroreningar därifrån kan komma att påverka planområdet.

Översvämningsrisk

I planbeskrivningen anges att det inte finns några problem med lågpunkter eller översvämning i området. I dagvattenutredningen (Ekologigruppen, 2020-10-16) framgår dock att det finns lågpunkter inom kvartersgården och vid sydöstra delen av planområdet där entréer och garageinfart ligger. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver ta hänsyn till vad som framgår i utredningen. Därför behöver lågpunkterna beskrivas i planhandlingarna och ni behöver

redovisa hur mycket vatten som samlas vid dessa lågpunkter vid ett klimatanpassat 100-årsregn. Vidare behöver kommunen redogöra för om vattnet vid lågpunkterna medför en översvämningssrisk för fastigheten. Nödvändiga åtgärder för att undvika översvämningar vid skyfall behöver också redovisas i planbeskrivningen och säkerställas med planbestämmelser.

Buller

I planbeskrivningen framkommer att den högsta ekvivalenta ljudnivån på delar av fasaderna blir 65 dBA och den maximala ljudnivån upp till 85 dBA. Bullerutredningen (acad 2020-05-13) utgår från trafikmängd räknad 2016. En uppräknig av både väg- och spårtrafik behöver därför ske. Kommunen bör i stället göra beräkningar utifrån den markanvändning och de prognoser som legat till grund för RUFS 2050. Även annat buller förorsakat av närhet till stationsområdet behöver tas med i analys och bedömning av behov av åtgärder. Eftersom bullernivåerna redan i dagsläget tangerar trafikbullerförordningens (2015:216) riktvärden behöver planbestämmelser säkerställa att bostäderna inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa avseende omgivningsbuller.

Rådgivande synpunkter

Kulturmiljö

Planförslaget innebär enligt Länsstyrelsens bedömning skada på riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården, men skadan är inte påtaglig. Förslaget innebär negativ påverkan på uttrycken anpassning till naturen, stadssiluetten med den begränsade hushöjden samt vyer från viktiga utsiktspunkter och blickfång. Vystudier från Vanadislunden och Observatorielunden visar att föreslagen påbyggnad bryter av den samlade byggnadshöjden och påverkar upplevelsen av stadens siluett från viktiga utsiktspunkter. Länsstyrelsen delar uppfattningen att jämförelsen med nybyggnationen vid Malvinas backe är välgrundad, men anser att det även finns väsentliga skillnader i konsekvenserna. Forum är lägre placerad än Malvinas backe, men påbyggnaden hamnar ändå i nästan samma blickfång från de redovisade vyerna. Den negativa påverkan uppstår särskilt genom att påbyggnaden upplevs som en samlad horisontell byggnadsvolym som bryter med det i övrigt uppdelade taklandskapet. Förslaget skulle med fördel kunna bearbetas ytterligare för att minska intrycket av en samlad byggnadsvolym som bryter med taklandskapet. Kommunen gör bedömningen att all ny och planerad bebyggelse medför en skalförskjutning i volym och höjd som kan avläsas som ett nytt lager av arkitektur. Länsstyrelsen anser att en skalförskjutning är svår att förena med riksintresset och att kommunen bör förtydliga vad som avses.

I planbeskrivningen fokuserar kommunen på konsekvenserna för riksintressets värdekärnor. Länsstyrelsen vill framhålla att riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården behöver tillgodoses i sin helhet och inte enbart utifrån värdekärnor som är ett hjälpmedel för att förstå helheten. Vid planläggning är det framför allt de uttryck som ligger till grund för utpekandet av riksintresset som ska beaktas. Beskrivningen av planförslagets konsekvenser kan bearbetas ytterligare så att den i första hand beaktar uttrycken för riksintresset.

Länsstyrelsen delar stadens bedömning att Forums arkitektoniska gestaltning gör att byggnaden är tålig för påbyggnation. Det är positivt att påbyggnaden gestaltas så att den blir avläsbar mot den befintliga byggnaden, men tillkommande volymer avviker i värdebärande detaljer så som vertikal fönstersättning och utkragande huskroppar. Ytterligare anpassning till den befintliga byggnadens kulturhistoriska värden skulle därför gynna förslaget.

Buller

Merparten av de nya bostäderna föreslås bli enkelsidiga och under 35 kvm i ett läge utsatt för höga bullernivåer från både väg- och spårtrafik. Det finns därför anledning att ägna extra omtanke i utformningen av byggnaderna så att en sammantaget godtagbar ljudmiljö säkerställs.

Vibrationer

Den nya bostadsbyggnaden närmast Körsbärsvägen behöver enligt vibrationsutredningen (BTB, 2020-04-15) eventuellt grundförstärkas för att undvika vibrationer i byggnaden. För att säkerställa att vibrationer inte blir ett problem i bostäderna kan kommunen därför begränsa möjlig vibration med en planbestämmelse alternativt i planskedet säkerställa att det inte finns någon risk för överskridande av komfortvärde för vibration i byggnaden.

Stomljud

Länsstyrelsen ser gärna att kommunen även resonerar kring och undersöker eventuellt lågfrekvent ljud som kan uppkomma i området, både från tåg och annan tung trafik.

Elektromagnetiska fält

Enligt planbeskrivningen kommer en elnätstation placeras två våningar under närmaste lägenhet och därmed uppfylls de säkerhetsmått som finns angående eventuella elektriska och magnetiska fält. Det är bra om kommunen preciserar vilka säkerhetsmått man refererar till.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

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

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

SSSBs yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.

Hantering av olycksrisker

SSBF har identifierat följande typer av olycksrisker för detaljplanen: planområdes närhet till spårområde samt transporter av farligt gods.

Transport av farligt gods

Aktuell detaljplan ligger i närheten av KTH där en del hantering av farliga ämnen sker (exempelvis brandfarliga varor). I tre andra planärenden inom KTH-området (SBK dnr: 2012-18802, 2013-02077 samt 2013-02084) har SSBF rekommenderat SBK att tillsammans med KTH inventera vilka platser förvaring och hantering av farliga varor sker samt därefter bedöma riskexponeringen mot dessa planförslag. SSBF ser det som positivt om denna inventering även kan nyttjas för att bedöma riskexponeringen mot aktuellt detaljplaneområde. SSBF rekommenderar även att färdvägarna för farligt gods inom KTH-området redovisades för att på så sätt kunna bedöma vilken riskbild dessa medför mot planområdena.

SSBF har noterat att konsulten hänvisar till föreskrifter och handböcker rörande Lag (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor (LBE) gällande den planerade drivmedelsstationen. Gällande detta vill SSBF framhålla att de avstånd som enligt LBE erfordras för att få tillstånd att bedriva verksamhet bör inte likställas med en tillräcklig riskhantering för att avgöra om markanvändningen är lämplig med hänsyn till de krav som Plan- och bygglagen (2010:200) (PBL) respektive Miljöbalken (1998:808) (MB) ställer på hantering av olycksrisker i samband med fysisk planering. En analys kan istället behöva genomföras avseende konsekvensavstånd som visar på att LBE-avstånden kan

antas vara tillräckliga även ur ett PBL-perspektiv. I aktuell detaljplan bör detta dock inte ha någon inverkan på resultatet då drivmedelstationen är belägen 350 meter bort och Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderar att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet.

Risikanalys

Det nämns i risikanalysen att Roslagsbanan kommer genomgå omfattande ombyggnad, där bland annat Östra station i framtiden inte kommer utgöra en station. SSBF anser att det i risikanalysen ska nämnas att ombyggnad av spåren där östra station inte utgör slutstation påverkar risikanalysens slutsatser och kan påverka riskbilden för byggnaden.

I risikanalysen nämns räddningstjänstens förmåga som riskreducerande. SSBF vill belysa att räddningstjänstens förmåga inte kan räknas in som kompenserande åtgärd.

Möjlighet till räddningsinsatser och utrymningsstrategi

I planbeskrivningen beskrivs utrymningsstrategin som att Tr2 trapphus generellt ska användas. SSBF önskar att det förtydligas när Tr2 trapphus ska implementeras samt när annan utrymningsstrategi planeras, samt vad den innebär.

Gångavståndet i utrymningsväg överskrids, där 17 meter vill tillåtas istället för kravet på 10 meter. SSBF anser att gångavståndet avser uppfylla föreskrift 5:332, där utrymningsvägar ska utformas så att risken för att personer blir instängda av brand och brandgaser begränsas. Att nästan dubblera tillåtet gångavstånd ökar risken för instängning. För att godkänna ett avsteg från det allmänna rådet ska det påvisas att samma nivå som avsett med det allmänna rådet uppnås. SSBF anser att det är svårt för förevisad lösning att påvisa detta med kompenserande åtgärder. SSBF vill därav belysa risken att föreskriftskrav kommer vara svåra uppfylls. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men eftersom det påverkar möjligheterna att realisera projektet bör det beaktas av byggherren i detta skede. Angående räddningshiss och våningsbegrepp, byggherren bör beakta faktisk våning som angrepp/insats sker från och våningsantal baserat på detta. SSBF tolkar underlaget och sakkunnigutlåtande som att för den byggnad som blir 9 våningar ovan mark, finns ingen risk för att insats påbörjas från de två undre så kallade sockelvåningar. Om detta inte stämmer önskas förtydligande. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Luftfartsverket

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

Vidare upplyser luftfartsverket om att de i sitt remissvar inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. LFV skriver att berörda flygplatser därför alltid ska tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer eller vid misstänkte om annan påverkan.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har följande synpunkter på förslaget.

Buller, vibrationer och stomljud

Planområdet angränsar i öster till AB SLs fastighet Roslagsbanan därför behöver plankartan kompletteras planbestämmelser avseende stomljud och vibrationer. Regleringen bör avse stomljud från både tunnelbanan och Roslagsbanan. Komplettera plankarta med följande text: "Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i bostadsrum ej överskrider 30 dB A) SLOW aid tågpassage."

Trafikförvaltningen önskar en uppdaterad bullerutredning där växlarna är med både i textbeskrivningen och i beräkningen. Det behöver också beskrivas tydligare vilken källdata som använts i beräkningen genom att ange fordonstyp (Xiop), samt vilken inmätning som använts. Det verkar också som att beräkningen grundats på för hög fordonshastighet. Konsulten uppmanas därför att göra en förnyad kontroll av STH i banboken. Banboken anger största tillåtna hastighet. Beräkning och bedömning behöver även göras för trafiksiffror enligt trafikprognos 2050.

Planbeskrivningen bör kompletteras med en text om buller från stationen Stockholm Östra: högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid.

Vare sig på plankarta, planbeskrivning eller bullerutredning har beskrivit eller hanterat planområdets närhet till Stockholms östra verkstads- och fordonsuppställningsverksamhet. Detta buller behöver beskrivas och beräknas i bullerutredningen. Bullerutredningen behöver bedöma ljudnivåer från verksamhet, installationer och uppställda fordon. Dessutom behöver fordonsrörelserna som utförs av ej trafiksatta fordon beräknas. För

dessa behöver särskilt bedömas passage av växellägen och särskilt den växel som finns placerad i 15-20 meter från byggnadskroppen (figur med markering av växelläge för Roslagsbanan och Tunnelbanan redovisas i själva yttrande). Om ljudet bedöms utgöra verksamhetsbuller behöver reglering även föras in i plankarta och planbeskrivning. Här bör särskilt framgå om detta buller bedöms utgöra industri-eller annat verksamhetsbuller.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra mot förslaget.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden ser positivt på förslaget som innebär ett tillskott av nya bostäder. Det är också positivt att fasaden på den nya bebyggelsen öppnas upp mot Körbärsvägen, i syfte att skapa ytor för social vistelse och för att bidra till ett ökat stadsliv, samtidigt som det är viktigt att de grönklassade byggnadernas kulturhistoriska värden inte förvanskas. Förslaget innebär även att en förbättrad dagvattenhantering och förstärkning av grönstrukturen och den biologiska mångfalden kan utvecklas inom planområdet.

Stadsdelsnämnden ställer sig dock tveksam till att det är möjligt för ängsyta att etablera sig i de smala gradängerna vid Körbärsvägen, och föreslår att ett annat växtförlag utreds. Nämnden ställer sig även tveksam till att trånga ytor inramade av gradängernas murar kan ge bra förutsättningar för körbärsträd. Nämnden föreslår istället att anlägga en mer långsiktigt tålig växlighet på platsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

- Möjligheten att skapa en bättre ljudkvalitet för boende i lägenheterna ut mot Valhallavägen studeras vidare.
Enligt stadens *Vägledning för hantering av omgivningsbuller vid bostadsbyggande i Stockholm* ska staden ha en högre ambitionsnivå än trafikbullerförordningens riktvärden. Även om riktvärdena klaras i planområdet är det enligt MHN möjligt att skapa en

- bättre ljudkvalitet för boende i lägenheterna ut mot Vallhallavägen t.ex. genom att omdisponera lägenheterna så att utrymme för sömn och vila ligger inåt gården. Andra alternativ skulle kunna vara ljuddämpande åtgärder på balkongerna eller högre krav på fasadisolering.
- Möjligheten att uppnå ytterligare fördröjningsvolym av dagvatten studeras vidare. Förslaget anger en fördröjningsvolym på ca 65 m³, för att klara åtgärdsnivån skulle fördröjningsvolymen behöva vara ca 95 m³. En möjlighet att studera vidare skulle kunna vara att anordna växtbäddar på innerård och terrass som kan ta hand om dagvatten som kommer via utkastare från taken. Möjligheten att åtgärda stående vatten vid skyfall samt risken för att vatten leds in via entrén till garaget studeras vidare. Till granskningen bör det studeras om det finns någon möjlighet att åtgärda detta eller om konstruktionen av garaget klarar av att översvämmas utan större risk för skada. Att ta hand om större mängder dagvatten på innergård och terrass skulle även vara till nytta för områdets skyfallshantering. Det är och kommer fortsatt att vara låga nivåskillnader mellan marknivå och golvnivå, vilket innebär en risk för att vatten kan rinna in i byggnaden om de invändiga stuprören skulle stå fulla eller vara igentäppta. Växtval bör utgå från platsens och omgivningens naturliga vegetation samt möjligheter för växterna att klara skuggiga lägen.
 - Cykeltalet för detaljplanen ses över. Vid lägenheter större än 35 kvm gäller cykeltalet 2,5 cykelparkeringsplatser per lägenhet istället för de planerade 1,5 platserna.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på detaljplaneförslaget och anser att det ligger i linje med Stockholm stads översiktplan.

Planbeskrivningen bör redogöra för antalet planerade cykelparkeringar. Det bör tydlig framgå de parkeringstal som avses för de olika verksamheter som planen medger, det vill säga kontor, handel, studentbostäder mm. Enligt stadens cykelparkeringshandbok ska cykelparkering planeras enligt nedan.

<i>Arbetsplatser/kontor</i>	Minst 0,2 platser per anställd, alternativt 10-20 platser per 1000 kvm BTA
<i>Handel</i>	20-30 parkeringsplatser/1000 kvm BTA
<i>Studentbostäder</i>	1,5 platser per lägenhet för lägenheter mindre än 35 m ² BTA 2,5 platser per lägenhet för lägenheter större än 35 m ² BTA

När det gäller det föreslagna utkragande balkongzonen mot Körsbärsvägen uppmärksammar trafikkontoret på de planeringsmässiga riktlinjer som anger minsta fria mått över gångbanan skall vara 3 m. Trafikkontoret påtar också att fri gångområdebredd inklusive x-område skall uppgå till minst 2,5 m. Inom x-område skall samtliga dörruppslag ske inåt mot fastigheten, inga dörruppslag tillåts ut mot allmän platsmark eller x-område.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret ser positivt på att fler studentbostäder och lokaler tillskapas i ett kollektivtrafikhärläge.

För att marken ska kunna överföras från stadens fastighet Norra Djurgården 1.37 till fastigheten Roslagsbanan 18 i enlighet med planförslaget krävs att exploateringsnämnden fattar beslut om markanvisning till Statens Fastighetsverk och att fastighetsägaren ingår markanvisningsavtal, överenskommelse om exploatering samt servitutsavtal för förslaget x-område innan detaljplanen antas. Alternativt kan ett officiälservitut inrättas för förslaget x-område.

Servitut för förslaget x-område ska även innefatta rätten till befintliga allmänna underjordiska ledningar. Exploateringskontoret kommer inte att bekosta eller utföra några ledningsflyttar med anledning av förslagen fastighetsreglering.

Under genomförandetiden är det viktigt att byggaktören säkerställer allmänhetens möjlighet att passera längs med Körsbärsvägen på ett godtagbart sätt. Byggaktören måste även säkerställa att den befintliga gatan och underliggande konstruktioner och ledningar inte tar skada under byggtiden.

Vid byggande på stadens mark måste stadens markanvisningspolicy samt hållbarhetskrav uppfyllas vid en markanvisning.

På sidan 64 i planbeskrivningen framgår att ett avtalsservitut för transformator till förmån för Stockholms Exergi behöver träffas.

Exploateringskontoret önskar att det framgår av planbeskrivningen att detta avtal ska tecknas mellan anläggningsägaren och fastighetsägaren till Roslagsbanan 18. Exploateringskontoret berörs således inte av detta avtal.

Exploateringskontoret ska inte drabbas av några kostnader med anledning av detaljplanens framtagande eller syfte.

Stockholms stadsmuseum

Stadsutvecklingsenheten anser att planförslaget kan genomföras utan att kulturhistoriska värden påverkas i alltför hög grad. Planförslaget redovisar en arkitektur som bygger vidare på aktuellt formspråk med bibehållna takformer och gruppering kring en gård, vilket är positivt.

En generelle sänkning av höjden kan med fördel prövas som en ytterligare anpassning till bebyggelsen under förutsättning att volymernas inbördes trappning bibehålls. Föreslagna påbyggnader blir i förhållande till ursprungliga byggnadskroppar i några fall lika höga vilket förskjuter proportionerna så att de ursprungliga byggnaderna riskerar att framstå som en underordnad del av de nya. Stadsutvecklingsenheten ser det som fullt möjligt att befintliga låga sockelvåningar i betong mot Körsbärsvägen rivs och ersätts med en uppglasad volym för centrumändamål. Den sammantagna höjden om fem våningar riskerar dock att försvaga de i kulturmiljöanalysen utpekade karaktärsdragen på platsen. Gatuvyns öppna karaktär när man blickar upp mot Körsbärsvägen och möjligheten att se och förstå sammanhanget med de tre studentbyggnaderna Nyponet, Domus och Forum försvåras och den för byggnadskomplexet så viktiga ursprungliga trappningen och anpassningen till topografin blir svårare att läsa av. En justering av höjden kan sannolikt reducera påverkan på utpekade karaktärsdrag och på ett tydligare sätt framhålla den ursprungliga bebyggelsen.

Skydds-och varsamhetsbestämmelsernas utformning bedöms som tillräckliga för att tillvarata de värdebärande uttrycken i anläggningen och utformningsbestämmelserna avseende markens och gårdens anordnande bygger vidare på den ursprungliga geometriska karaktären.

Med beaktande för ovanstående angående höjdsklan bedömer Stadsutvecklingsenheten att förslaget kan tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker förslaget i föreliggande form.

Skönhetsrådet anser att en påbyggnad vore möjligt men att den måste vara betydligt lägre och mer återhållsam än i det aktuella förslaget. Den av Uppman och A4 så skickligt gjorda uppdelningen av stora volymen i mindre enheter förtas helt i och med påbyggnaden. Konsekvensen blir att proportionerna förvrängs samt att de kulturhistoriska och arkitektoniska värden som tillskrivs byggnadskomplexet inte tas tillvara utan snarare förvanskas. Av den anledningen ställer sig rådet även frågande till att i detaljplanen förse byggnaderna med skydd-och varsamhetsbestämmelser. När påbyggnaden liksom i förslaget för Trygg Hansa-huset reducerar den befintliga strukturen till ett underordnat fundament reser sig frågan om vad som finns kvar att skydda.

I en vidare bearbetning av förslaget ser rådet gärna att antalet material reduceras till förmån för ett mer sammanhållet uttryck, t.ex. gäller detta för hus A som i nuvarande gestaltning får både trä, tegel och keramikplattor. Även utkragningen om 1,1 meter på hus C finner rådet problematisk då den våning som hamnar under utkragningen kommer att få mycket ogynnsamma ljusförhållanden. Att bryta ner horisontaliteten med stående fönster i tillkommande delar får enligt rådets mening inte den avsedda effekten att ”skapa ett spel mellan gammalt och nytt”. Istället blir en olycklig konsekvens av att förstärka vertikaliteten i påbyggnadsdelen att fönsterbanden i det befintliga huset ger ett intryck av att ha tryckts ihop. Syftet att aktivera Körsbärsvägen är vällovligt men förslaget behöver enligt rådets uppfattning en omfattande bearbetning för att nå de mål som anges.

Övriga remissinstanser

Ellevio AB

Ellevio har en befintlig nätstation i inhytt läge som genom inverkan av planen kommer att flyttas till nytt läge inom fastigheten. Nätstationen försörjer förutom byggnaderna i planområdet ett antal andra verksamheter i planens närområde. Nätstationen måste ges ett utrymme så att samtliga funktioner och säkerhet kan tillgodoses. Låg placering innebär risk för översvämning i nätstationsutrymmet och lösningar för hur det hanteras måste vara på plats innan slutlig lokalisering bestäms. Planbeskrivningens exempelbild med placering av nätstation (sid 28) uppfyller inte grundläggande krav för kabelförläggningssvägar. Det är viktigt att nätsationsutrymme lokaliseras så att kabelförläggningssväg till allmän mark minimeras. Utrymmen för kablarna behöver utformas så att inte överföringskapaciteten

begränsas samt att övriga tekniska förläggningskrav för kablarna uppfylls. Om distributionskablar för el utöver fastighetens egen servis, förläggs i kvartersmark utanför byggnad, behöver plankarta kompletteras med u-område reserverat för underjordiska elledningar.

Myndigheters rekommendationer för buller och magnetfält måste också beaktas. Bilagor med mer information relaterad till nätsation och serviser bifogades med Ellevios yttrande.

Ellevio har befintligt 11 kV och 0,4 kV ledningsnät i allmän mark längs med Körsbärsvägen. Ett stråk med 0,4 kV distributionskablar från nätsationen viker av österut i planområdet genom passage till fastigheten Norra Djurgården 2:1.

Anläggningarna måste beaktas och kommer i de ytor som berörs av planen behöva omförläggas.

Ellevio önskar bli kontaktade för fortsatt samråd i de frågor som behöver lösas för Ellevios etablering av anläggningar i planen, samt verkan av planbestämmelser. Vi önskar även bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Stockholm Exergi AB

Stockholm Exergi har ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla inom fastigheten. Behöver dessa flyttas krävs framförhållning.

Befintlig undermarksanläggning finns i området och kan påverkas. Vid planering, projektering och utförande av aktiviteter som innebär sprängning, fullborring, linsågning, hydraulspräckning, bergspräckning, pålning, spontslagning, bergtätning eller liknande arbeten ska Stockholm Exergi Tunnlar kontaktas för godkännande och samordning.

Stockholm Vatten AB (SVOA)

SVOA har kommit med följande synpunkter.

VA-försörjning

Det förutsätts att befintliga servisledningar till fastigheten för vatten, spillvatten och dagvatten i Körsbärsvägen kommer att användas.

Dagvattenhantering

Det är positivt att det planeras för dagvattenåtgärder inom fastigheten. Det bör kontrolleras om garaget följer SVOA:s

riktlinjer gällande dränering och eventuellt uppdateras om så inte är fallet, se SVOA:s hemsida för tips och riktlinjer om garage.

Övrigt

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +30 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av SVOA.

Avfallshantering

SVOA ser positivt på att det planeras utrymmen för grovavfall och miljörum. Det rekommenderas att planera för sortering av samtliga förpackning och tidningar. Utrymmen för grovavfall, förpackningar och tidningar ska vara lättåtkomliga; dragväg för kärl bör vara plan och inte mer än 10 m för god arbetsmiljö. SVOA hänvisar till *Projektera och bygg för god avfallshantering* för närmare riktlinjer och krav för kärl och bottentömmande behållare.

SVOA uppmärksammar om att insamling av matavfall blir obligatoriskt för samtliga hushåll år 2023. Detta innebär att insamlingssystem för matavfall behöver tas med i den fortsatta planeringen.

Det bör även säkerställas att nuvarande behållare för husavfall är tillräckliga då antalet hushåll som har tillgång till dem utökas.

Swedavia

Swedavia har inget att erinra mot planförslaget.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova har inget att erinra mot förslaget.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Föreningen Östermalm

Föreningen konstaterar att planens ambitioner att tillvarata de arkitektoniska värdena och att anpassa påbyggnaderna till de befintliga husen inte är tillgodosedda i det föreliggande förslaget. Tvärtom bryter de föreslagna påbyggnaderna kraftigt mot den nuvarande karaktären och kommer att dominera över de befintliga byggnaderna utan att tillföra några nya arkitektoniska värden. Det gäller såväl fönstrens utformning – vertikala i stället för horisontella – samt fasadmaterialet – ljus keramik i stället för gult tegel.

Dessutom föreslås påbyggnaden på ett av husen kraga ut utanför fasadlivet vilket ytterligare förstärker det dominerande intrycket.

Påbyggnaden kommer att påtagligt påverka det urbana landskapet genom sin höjd och utbredning och från håll uppfattas som en massiv volym i förhållande till omgivande bebyggelse.

Positivt i förslaget är att den slutna betongmuren mot Vallhallavägen/Körsbärsvägen tas bort och ersätts av en glasad entrébyggnad med butikslokaler. Föreningen motsätter inte sig att fler studentbostäder byggs, de behövs och det är inte onaturligt att de byggs inom den del av staden som kännetecknas av ett starkt inslag forskning- och utbildningsinstitutioner.

Sammanfattningsvis anser föreningen att förslaget måste omarbetas. Som ett alternativ skulle kunna övervägas att istället för i påbyggnader på befintliga hus bygga nya studentbostäder i ett slankt högre hus. Det skulle kunna passa bra i området där det redan finns ett sådant hus i form av studentbostadshuset Nyponet. Det skulle ge ett mindre dominant intryck än nuvarande förslag och de nuvarande husens karaktär bevaras. Om man ändå väljer att gå vidare med påbyggnader bör med hänsyn till befintlig bebyggelse följande ändringar göras: gult tegel i fasaderna istället för de föreslagna keramikplattorna, ljus puts kan också övervägas. Påbyggnaderna kragas inte ut. Även i påbyggnaderna väljs horisontella fönsterband. För att bryta horisontaliteten, som annars kan bli väl påtaglig, kan de befintliga blå burspråken förlängas uppåt på påbyggnaderna.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik tillstyrker förslaget förutsatt att utformningen av föreslagna påbyggnader på befintliga hus bearbetas till att ge ett mindre intryck. De två befintliga bostadslängorna påverkas på ett negativt sätt om de byggs på med fler våningar som utformas enligt det aktuella förslaget. Föreslagen hög och smal/vertikal fönstersättning, en borttagen översta våning samt att de nya våningarna kragar ut mot norr, leder till att de ursprungliga byggnadskropparna kommer att se hoptryckta ur. Den föreslagna utformningen behöver därför bearbetas till att ge en bättre helhetsverkan.

Utformningen av det nya bostadshuset avviker på ett positivt sätt från föreslagen utformning av påbyggnaderna på befintliga hus och tillför miljövärden längs Körsbärsvägen.

Samfundet S:t Erik saknar anvisningar till hur studentbostädernas kontakt med KTH:s Campus i norr kan förbättras om och när Roslagsbanans spår försvinner.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Se fastighetsförteckning

Statens fastighetsverk (SFV)

SFV är i grunden positiv till en utveckling av fastigheten Roslagsbanan 18 men har följande synpunkter.

SFV och SSSB tecknade 2017 en avsiktsförklaring som avsåg utveckling, förtätning och påbyggnad inom fastigheten Roslagsbanan 18. Till avsiktsförklaringen fanns ansökan om planbesked bifogad med ett förslag till utveckling av fastigheten som innebar ett punkthus i minst 10 våningar samt påbyggnad främst av det som i planförslaget kallas hus A och B. Det förslag till utveckling av fastigheten som SFV ställde sig bakom 2017 har ändrats till betydande del i det förslag på detaljplan som har varit på samråd. Punkthuset har tagits bort och det planeras för en betydligt större påbyggnad av hus C.

Planförslaget innebär ett avsteg från det som avsiktsförklaringen har angett och antalet lägenheter har utökats väsentligt i och med påbyggnaden på hus C. SFV anser att planförslaget bör utgå från avsiktsförklaringen.

Vidare konstaterar SFV att det är många frågor som måste lösas parallellt med framtagandet av detaljplan som är en förutsättning för detaljplanens genomförande, t ex frågor om tomträttsavtal, förhandling om eventuellt markköp samt övriga eventuella avtal som är beroende av SFV:s medverkan och godkännande.

För att kunna genomföra detaljplanen krävs att mark regleras från stadens allmänna plats till fastigheten Roslagsbanan 18. Detta leder till att tomträttsavtalet måste skrivas om eftersom tomträttsavtalet måste överensstämma med fastighetsindelningen som den blir efter fastighetsbildningen. Det nya avtalet måste vara klart innan fastighetsreglering för marken kan genomföras.

Generellt i planförslaget finns det en otydlighet runt begreppet fastighetsägare och tomträttshavare. SSSB omnämns på något ställe felaktigt som fastighetsägare och det framgår inte med tydlighet vem som ska vara part i de avtal som är tänkta att ingås i och med detaljplanen.

I genomförandedelen av planbeskrivningen anges att Exploateringskontoret tecknar nödvändiga avtal med fastighetsägaren för genomförandet av planen. Även tomträttshavaren bör nämnas här. Under rubriken avtal nämns följande avtal/överenskommelser: markanvisningsavtal med

fastighetsägaren, överenskommelse om exploatering mellan staden och fastighetsägaren, avtal om skyddsbestämmelser, exploateringsavtal mellan staden och fastighetsägaren. Det bör tydliggöras vilken roll tomträttshavaren har i avtalen ovan.

När det gäller de servitut som ska tecknas bör dessa tecknas med tomträttshavaren. Dock krävs medgivande från fastighetsägaren enligt gällande tomträttsavtal.

Under rubriken ekonomiska frågor anges ett antal kostnader ska bekostas av fastighetsägaren: anslutning till vatten och avlopp, återställning av gatumark, fastighetsbildning, anslutning av el och tele, eventuella miljöskyddsåtgärder. SFV anser att dessa kostnader ska tas av tomträttshavaren.

Brf Roslagsbanan 1

Brf är positiv till att Stockholm stad vill bygga studentbostäder dock är föreningen mycket kritisk till det föreslagna om- eller nybyggnationen som planeras för Forumhuset. Kritiken bygger på projektets okänslighet till stadsbild och kulturvärden i stort, men också specifikt i relation till fastighetens direkta anslutning till Forumhuset. Föreningen pekar på följande problem med projektet.

Ärendets hantering

Brf är kritisk till hur stadsbyggnadskontoret hanterade hela samrådsförfarande. Det är märkligt att de som äger och bor i grannfastigheten inte kontaktats eller ombetts inkomma med synpunkter på projektet, utan att de av en ren tillfällighet fått kännedom om detta.

Stadsmiljö

Brf anser att de föreslagna förändringarna påverkar negativt på stadsbild och kulturmiljö. Fastighetens roll i stadsrummet ointetgörs genom förslaget. Det planerade huset längs Körsbärsvägen, hus A, kommer att stänga in och skymma fasaden på fastigheten Roslagsbanan 1, och istället kommer den nya huskroppen att dominera backen ner mot Vallhallavägen. Huskropp A ligger också i rak linje med fastigheterna längs Vallhallavägen och beaktar inte den mjuka brytning och sväng som Körsbärsvägen har. Hus A och övriga delar i projektet innebär en enorm förändring i hela miljön runt Körsbärsvägen och Vallhallavägen. Det planerade projektet bryter förhållandevis brutalt mot befintlig miljö och kan på intet sätt sägas vara i samklang med kulturhistoriska och stadsmässiga värden.

Forumhusets bevarande

Brf anser att de föreslagna förändringarna inte tar hänsyn till den existerande utformningen och de värden som Forumhuset utgör. Projektet bör snarare beskrivas som en nybyggnation, där viktiga delar av Forumhuset såsom betongfundament mot Körsbärsvägen och entrékuben, planeras att rivas. Projektet handlar snarare om att helt förändra byggnaden än att göra en påbyggnad. Den föreslagna förändringen längs Körsbärsvägen med ett hus i 5 våningar tar inte heller hänsyn till topografin. Forums nuvarande utformning med en stegvis sluttning ned mot Körsbärsvägen följer däremot topografi och omgivningen, med en terrassering som understryker landskapet och värnar den värdefulla vyn mot Roslagsbanan 1.

Boendemiljö

Huskropp A kommer att innebära kraftig försämrat ljusinsläpp, samt i stor utsträckning begränsa och förstöra utsikten från lägenheterna. Den lilla utsikt som återstår skymms dessutom av de planerade gångbryggorna. Det kommer vidare att bli en betydligt ökad insyn i lägenheterna från huskropp B1 samt i synnerhet från de två gångbryggorna mellan huskropp A och B1. Gångbryggorna kommer att vetta direkt mot Roslagsbanan 1 och skapar en särskilt påtaglig insyn från en miljö där många människor kan förväntas röra sig.

Föreningen vill också påpeka att fastigheten är inkorrekt återgiven i illustrationsmaterialet på sid. 16. Fönstren i mittraden är försedda med felaktigt småspröjs och det runda vindsfönstren saknas.

Brf Tåget

Brf Tåget anser att fastigheterna Roslagsbanan 20, 21 och 22 på Körsbärsvägen 6, 8 samt 10 kommer påverkas negativt av den föreslagna ombyggnaden av olika skäl.

Trafik

Körsbärsvägen där fastigheten Roslagsbanan 18 delvis är belägen är en smal och trafikerad gata, bakom fastigheten ligger Östra stations stationsområde och Körsbärsvägen 6. Då fler studenter tillkommer, så kommer belastning och trängsel bli större vid fastigheten. Av och på lastning vid Roslagsbanan 18 är redan idag besvärlig när det gäller framkomligheten. Baksidan på fastigheten mot Östra station består endast av en trång väg mot restaurangen vid Östra station.

När och boendemiljö

Fastigheten Roslagsbanan 18 uppfördes med hänsyn till fastigheten Roslagsbanan 20 vid Körsbärsvägen 6. En höjning av fastigheten mot Körsbärsvägen 6 skulle bidra till en förtätning, som skulle

påverka ljus, ljud, insyn och utsiktförhållanden. Fler boende i fastigheten Roslagsbanan 18 leder till mer störande buller som musik och fester. Det förekommer redan nu störande buller ifrån fastigheten, särskilt under den lite varmare årstiden. Ombyggnaden kommer också leda till störande buller.

Ändring av områdets karaktär

En höjning av fastigheten kommer bidra att områdets karaktär ändras. En höjning fastigheten kommer göra att ljus och ljudförhållanden ändras vilket leder till att områdets karaktär ändras till det sämre.

Kostnader och gränser

Då medelinkomster i områden ungefär är 212 000 kronor per år, leder det till att bostadsrätterna blir billigare här, än i det kringliggande området. En utökning av antal lägenheter i fastigheten Roslagsbanna 18 skulle därför bidra till att de kringliggande bostadsrätterna faller i värde. En stor risk finns också att området blir mindre attraktivt att bo i, vilket i sin tur drar priset på bostadsrätter i området ännu mer.

En bedömning av eventuell värdepåverkan pga tillbyggnad på grannfastigheten Roslagsbanan 18 för lägenheter i fastigheten Roslagsbanan 20 har gjorts av AB Svensk Fastighetsvärdering på uppdrag av Brf Tåget.

Föreslagen tillbyggnad av hus C bedöms i huvudsak ge nedanstående effekter. Effekterna är olika beroende på var i byggnaden på fastigheten Roslagsbanan 20 respektive lägenhet är belägen.

- Försämrat dagsljusinsläpp
- Skydd utsikt
- Insyn
- Estetiskt intryck
- Eventuellt trafikbuller

Hur dagsljusinsläppet påverkar lägenheterna är inte utrett tillräckligt för att kunna ge en helt säker bild av värdepåverkan. Detta måste utredas vidare för att skapa sig en fullständig bild över hur skuggan av hus C kommer att belasta lägenheter i Roslagsbanan 20 under hela året och inte endast vid vår- och sommarsolstånd.

I samrådshandlingar finns en trafikbullerutredning gjord vilken omfattar endast byggnader på Roslagsbanan 18. Med nya byggnaderkan bullerbilden ändras även i omgivningen, bl. a. kan

buller fortplanta sig mellan huskroppar. Det går inte att utesluta att hus C i färdigbyggt skick kommer att påverka bullerbilden för Roslagsbanan 20:s södra fasad till det sämre. Om det skulle visa sig att trafikbullret ökar gentemot idag så bedöms värdepåverkan bli högre än vad som är bedömt.

Den samlade bedömningen är att summan av negativ värdepåverkan inom värderingsobjektet uppgår till ca 3 500 000 kr. För enskilda bostadslägenheter är bedömd negativ värdepåverkan mellan 30 000 till 550 000 kr. Totalt är det 30 st lägenheter som bedöms påverkas negativt av en påbyggnad av hus C. För 14 st av dessa lägenheter bedöms negativ värdepåverkan vara 100 000 kr eller mer.

Formella brister

Förslaget bör redovisa en risk eller konsekvensanalys på hur de kringboende i närliggande fastigheterna påverkas med avseende på ljus-och trafikförhållanden.

Brf Spåret 1

1. Luftkvalitén bör undersökas för att säkerställa att den inte försämras ytterligare runt Vallhallavägen av tätare och högre bebyggelse.
2. Körsbärsvägen är idag väldigt trafikerad, ytterligare utbyggnad utöver det som redan är igång kommer göra området ansträngt
3. Den föreslagna påbyggnaden av Forum förstör dess kulturhistoriska värden.
4. Höjning av Forum inte anpassat till den omkringsliggande bebyggelsen och stör stenstadens sammanhållna höjd och stil. Den bildar en kompakt och okänslig byggnad som påverkar uppgången till området negativt.
5. Förslaget till detaljplan når inte upp till de arkitektoniska värden som platsen kräver. Med föreslagen påbyggnad har staden inte tagit hänsyn till bakomliggande fastigheter (Körsbärsvägen 6-10) vilka kommer att påverkas negativt. Fastigheterna kommer få betydligt sämre ljusinsläpp, siktlinjer samt ökad insyn och riskera att värdet på lägenheterna sjunker.
6. När Forum byggdes fördes dialog med vår förening då fastigheten ligger väldigt nära vår huskropp. Lösningen anpassades därefter med sluttande tak och höjd i tre etapper för att skapa en hållbar lösning för alla boende i området.
7. Fastigheterna Körsbärsvägen 6-10 är idag redan inbyggda mellan forum och Roslagsbanan, en påbyggnad av Forum som inte är anpassad till omgivande bebyggelse skulle förstärka det.
8. En påbyggnad av Forum riskerar att eko från Roslagsbanan ökar mellan huskropparna och bidrar negativt till ökad ljudnivå.

Brf Körsbäret 12

En klar majoritet inom föreningen ställer sig negativa till projektet och förespråkar att planerna läggs ner. Då argumenten för hur projektet inverkar negativt på fastigheten och medlemmarna skiljer sig beroende på var i huset respektive lägenhet är placerad har styrelsen uppmanat medlemmarna att även insända sina egna klagande till stadsbyggnadskontoret.

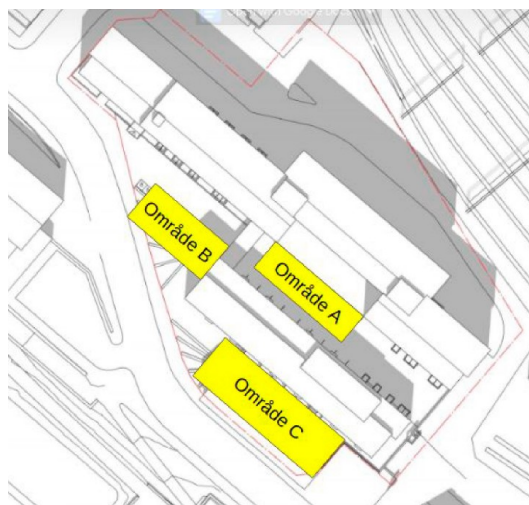
Brf Norden 9 samt namninsamling med 10 underskrift

1. Luftkvaliteten bör undersökas innan arbetet med planen fortsätter, för att säkra att luftkvaliteten runt Valhallavägen inte försämras ytterligare av tätare och högre bebyggelse.
2. Staden bör i första hand lösa studentboende behovet inom ramen för Albano eller andra områden där större antal bostäder kan uppföras kostnadseffektivare – inte försöka lösa strukturella problem med otillräckliga punktinsatser som skapar andra negativa konsekvenser.
3. Forum ska inte drivas som ett separat projekt utan redovisas ihop med planerna för Västra Valhallavägen och Roslagsbanan, för att ge invånarna möjligheten att ta ställning till sin närmiljö på ett demokratiskt långsiktigt hållbar sätt.
4. En höjning av Forum är inte anpassad till den omkringliggande bebyggelsen, utan bildar en kompakt och okänslig byggnad som påverkar uppgången till området negativt och stör stenstadens sammanhållna höjd och stil.
5. Den föreslagna påbyggnaden av Forum förstår byggnadens kulturhistoriska värden. Alternativ till påbyggnad, såsom förtätning, bör därför undersökas istället.

Av alla ovanstående skäl bör man istället undersöka möjligheterna för att:

- Inreda existerande vindsvåningar och omvandla kontorsytor till studentboenden.
- Förtäta bebyggelsen genom att resa en ny huskropp på innergården mellan hus B och hus C, där hus C viker in (Område A i bilden nedan). Där finns det gott om plats, och ihop med en takterrass och tillgängliggörandet av terrassen ovanför ”postlådorna” så behåller man sociala ytor.
- Förlänga Hus B där det idag är cykelparkering (Område B i bilden nedan). Ihop med Område A får man också en varierad bebyggelse anpassad efter topografin som gör att tillbyggnaden inte kommer upplevas lika mycket.
- Hus A (Område C i bilden nedan) bör ersättas med en ”trapp-park” som följer topografin, öppnar upp uppgången till Ruddammen ytterligare och på riktigt levandegör entrén

till området genom att bjuda in studenter och boende att mötas i solen.



Förslag på förtätning

LB

LB anser att förslaget kommer att få mycket stor inverkan både för hennes familj och för andra medlemmar i fastigheten Roslagsbanan 1 som har fönster på kortsidan mot själva Forumhuset. Planerade huskropp A kommer att innebära kraftig försämrat ljusinsläpp, samt i stor utsträckning begränsa och förstöra utsikten från hennes lägenhet. Den lilla utsikt som återstår om projektet kommer att genomföras, kommer dessutom att skymmas av de planerade gångbryggorna mellan huskropparna A och B. Gångbryggorna är tänkta att veta direkt mot hennes fasad och kommer att skapa direkt och påtaglig insyn in hennes sovrum och vardagsrum från en miljö där många människor kan förväntas röra sig. Familjen motsätter sig byggnation av huskropp A.

Det tidigare planerade projektet Västra Vallhallavägen avbröts på grund av att luftkvaliteten ansågs vara för dålig för förtätning. För att säkra att luftkvaliteten inte försämrats ytterligare på grund av förtätning och högre byggnation anser LB att konsekvenserna på luftkvaliteten bör undersökas innan planarbetet fortsätter.

LB anser att familjen har fått någon information om projektet från Stadsbyggnadskontoret eller någon inbjudan att inkomma med synpunkter, vilket är märkligt och upprörande eftersom de är en av de familjer som kommer att påverkas allra mest om projektet genomförs. Det var en ren tillfällighet att de fick veta om det planerade projektet.

Som sägs i inledningen av planbeskrivningen för projektet ska förändringen av byggnaden ske med minsta möjliga påverkan på

den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen. Detta sker uppenbarligen inte. Kommer man gående längs Körsbärsvägen, ner mot Valhallavägen, så ser man att Forumhusets låga del ut mot Körsbärsvägen gör att hela den vackra fasaden på Roslagsbanan 1 blir synlig, och öppnar så att säga den äldre bebyggelse som finns på Valhallavägen. På samma sätt tronar vår fasad upp när man kommer norrifrån längs Valhallavägen. I kulturmiljökonsekvensbeskrivningen omtalas Roslagsbanan 1 rätteligen som ett "utropstecken i fonden" från Körsbärsvägen sett, till vilket skulle kunna läggas att fasaden fungerar som en snart sekelgammal markör för att "här tar stenstaden vid" när man reser in till Stockholm genom Roslagstull. Fastighetens roll i stadsrummet omintetgår genom förslaget. Den antikvariska bedömningen om "viss negativ konsekvens" framstår som en kraftig underdrift. Den planerade om- eller nybyggnationens hus A kommer att stänga in och skymma fasaden på vår fastighet, och istället kommer denna nya huskropp att dominera backen ner mot Valhallavägen. Huskropp A ligger också i rak linje med fastigheterna längs Valhallavägen och beaktar inte den mjuka brytning och sväng som Körsbärsvägen har. Huskropp A samt övriga delar i detta projekt innebär en enorm förändring i hela miljön runt Körsbärsvägen och Valhallavägen. Det planerade projektet bryter helt och förhållandevis brutalt mot befintlig miljö och kan på intet sätt sägas vara i samklang med kulturhistoriska och stadsbyggnadsmässiga värden.

Sammantaget är LB och hennes familj mycket kritiska till det föreslagna projektet, speciellt byggnation av huskropp A.

FS

FS ser positivt på förslaget som innebär ett tillskott av nya studentbostäder i området under förutsättning att det görs på rätt sätt. FS vill inte se att projektet tillbringar några enkla "modul hus" och har en sådan enkel och billig karaktär vid Valhallavägen.

CZ, JS

CZ och JS ansluter sig till de synpunkter som framförts av styrelsen för deras bostadsrättsförening, men lämnade också några egna kommentarer. CZ och JS är förvånade att stadsbyggnadskontoret vill se en så brutal förändring av en känslig del av staden. Samrådsdokumentens intrikata resonemang om arkitektur och kulturhistoria ändrar inte förslagets utformning: ett jättekomples som varken hör hemma i området eller minner om dagens Forum. Man frågar sig vad meningen är med grönklassning, riksintresse när det i slutändan avfärdas med att "Forum bedöms kunna tåla en

påbyggnad”. Att föreliggande förslag skulle bygga vidare på Forumhusets anpassning till topografin och den omgivande bebyggelsen är svårsmält.

För de som bor i huset i grannfastigheten Roslagsbanan 1 kommer planerna att leda till ständig och direkt insyn från gradängerna och de nybyggda lägenheterna på hus B, samt omintetgjord utsikt i och med hus A:s excessiva höjd. Man undra också vilken student ska göra den ekonomiska prioriteringen att hyra de balkongförsedda rummen.

JH

JH anser att det är en dålig idé att bygga på studenthemmet Forum då det innebär att de som bor på Körsbärsvägen 6-10 kommer att få en helt annan boende- och livskvalitet. I detta ingår även en förmodad värdesänkning på lägenheten. De som bor med fönster och balkonger (en etta på 24 kvm i hennes fall) ut mot studenthemmet kommer inte få något ljus och sol längre. Balkongerna kommer hamna helt i skugga och särskilt mörkt och skuggigt kommer det bli för de som bor längre ned i huset. Växtligheten, bland annat ett stort kastanjetråd kommer inte heller kunna frodas särskilt väl med en sådan förmörkning som påbyggnaden skulle medföra. En påbyggnad av denna omfattning kommer inte smälta in i omgivningen som består av tidstypiska 40-talshus, bortsett från SSSB:s Forum och Nyponets höghus. JH har stor förståelse för att man vill bygga fler studentlägenheter men frågan är hur man tar hänsyn till redan befintlig bebyggelse. Att bygga ett hus framför Forum mot backen är ett mindre ingrepp eftersom det är lägre och inte har något närliggande hus mitt emot. Stockholms stad verkar inte heller ta hänsyn till att det också finns ett estetiskt värde att reflektera över innan en sådan här plan läggs fram. Det ser inte ut att bli någon vacker syn med ett sådant ”påbygge”. Som boende oroar man sig även för hur ljudet från Roslagsbanan kommer att återges i och med förslaget till denna höga byggnad.

JH vill i fortsättningen som närmast granne bli informerad om hur planen fortgår via mejl eller brev. Att de som närmast boende inte fått information av Stockholm stad om möjligheten att lämna synpunkter känns mycket tråkigt. JH fick i sista sekund information om pågående samråd genom en granne.

HH

HH skickade samma skrivelse som JH.

JH

JH skickade samma skrivelse som JH.

KH

KH skickade samma skrivelse som JH.

KE

KE anser att en påbyggnad i 3 våningar kommer att påverka hennes boendesituation negativt samt kommer att dra ner värdet på hennes lägenhet.

ÅC

När man byggdes Forum på 70-talet tog man en viss hänsyn till utsikten (för de högst belägna lägenheterna) och byggde huset i 3 nivåskillnader för att inte störa för mycket. En påbyggnad kommer att innebära att all utsikt försvinner, ingen sol, mörkt, insyn och att ljud förstärks t ex. från Roslagsbanan. Lägenheterna kommer att sjunka i värde.

Det finns bara en busslinje hit upp på Körsbärsvägen som oftast är överbefolkad p.g.a. alla studenter vid Roslagstull, där det ligger många skolor. Det finns dessutom ett äldreboende uppe i backen på Körsbärsvägen Blomsterfonden har ett hus där.

Ett studentboende kommer inte heller att förbättra serviceutbudet. Det finns behov av en mataffär för familjer och äldre i området men det är säkert ingen handlare som vill satsa på det eftersom det bara bor studenter i området. Det kommer att bli så att området bara består av studenter, som en mini KTH.

ML

ML bör på 4:e våningen med en balkong i söderläge och sol som når balkongen och in i lägenheten året om. Studenthemmet Forum ligger idag under hennes balkong. ML är kritiskt till en höjning av hus C mitt emot hennes hus. En påbyggnad på Hus C kommer att påverka negativt utsikten och ljusförhållanden (ingen sol på vinterhalvåret). Dessutom kommer den planerade förändringen att innebära full insyn i lägenheten och känslan att vara inklämd. Planerat projekt riskerar att ändra känslan av lugn och mysighet till massivt höghus med ljud och trafik.

PA

PA opponerar sig mot bygget för påbyggnationen. Det kommer att påverka de som bor omkring väldigt negativt i form av i princip uteslutet solljus samt ökat eko från tågen.

AE

AE vill inte att det ska byggas en ny eller flera våningar på studenthemmet Forum. Det kommer påverka honom och hans grannar väldigt mycket.

YL, FL

YL och FL har skickat en skrivelse med samma innehåll som Brf Spåret 1 (punkt1-8).

DG, SH

DG och SH har skickat en skrivelse med samma innehåll som Brf Spåret 1 (punkt1-8).

MY, IS, NE, LK

MY, IS, NE, LK anser att föreslagen påbyggnad har på ett otillräckligt sätt beaktat påverkan på omgivningen. Dessutom ser de brister i handlingarna vilket innebär att varken de eller beslutsfattande har förutsättningar att ta ställnings till och fatta beslut om en eventuell påbyggnad på transparenta och rättvisa grunder. Vidare kommentarer de hur de tycker man bättre skulle tillgodose behovet av studentbostäder samt hur man skulle kunna omforma förslaget för att ta fram en lösning som bättre tar hänsyn till omgivningen. Ett ytterligare brev med synpunkter och tillhörande kommentar på solstudie skickades som bilaga. De tycker vidare att de, som direkt negativt påverkade av föreslagen påbyggnad, borde ha delgetts information om pågående planärende via brev och inte från grannarna.

Nedan följer en lista med en rad punkter där de anser att förslaget planärende och påbyggnad i sig brister eller att det underlag som har tagits fram i planarbetet och ligger till grund för beslut uppvisar fel och brister.

Högre exploateringsgrad

Tjänsteutlåtandet (Dnr 2017-18577) från 2017 varigenom man beslutade att sätta igång planprocessen för Roslagsbanan 18 beskriver förutsättningar som nu helt har frångåtts i föreslagen planändring och påbyggnad. I tjänsteutlåtandet beskrivs att byggnaden föreslås byggas på med en eller två våningar och resultera i ca 125 nya studentbostäder. Samrådsförslaget innebär en påbyggnad om 2-3 våningar och ca 200 nya studentbostäder, d.v.s. en betydligt högre exploateringsgrad som får större konsekvenser på omgivning. I volymstudien i tjänsteutlåtandet kan man se hur påbyggnaden är betydligt mindre än i samrådsförslaget. Dessutom är det inte ens ritat en påbyggnad på byggnadsdelen längst i norr.

Solstudie

Solstudien framtagen för samråd (*Forum solstudie*, 2020-11-02) är direkt felaktig och lurar både politiker och berörda grannar. I samrådsunderlaget presenteras endast solstudier för vårdagjämning och sommarsolstånd, d.v.s. säga den del av året som solen står som högst och påverkan från skuggor av föreslagen påbyggnad därmed blir mer begränsade. För den mörka delen av året (mellan höstdagjämning och vårdagjämning), när solvinkel är lägst och skuggning på omgivande fastigheter är högst, redovisas ingen solstudier. Planutsnitt för figurer solstudier visar ej fastighet Körsbärsvägen 8-10.

Med de brister som finns med solstudien enligt ovan så anser de att underlaget misslyckas både med att ge dem ”möjlighet till insyn och påverkan” samt redovisa ”det planeringsunderlag som har betydelse”. Detta enligt PBL 5 kap. 12-13§. Innan solstudie har kompletterats och justerats enligt ovan påtalade fel och brister så kan varken grannar eller politiker ta ställning till påbyggnad på transparenta och rättvisa grunder.

De anser att föreslagen påbyggnad är en betydande olägenhet enligt PBL 2 kap. 9§.

9 § Planläggning av mark och vattenområden samt lokalisering, placering och utformning av byggnadsverk, skyltar och ljusanordningar enligt denna lag får inte ske så att den avsedda användningen eller byggnadsverket, skylten eller ljusanordningen kan medföra en sådan påverkan på grundvattnet eller omgivningen i övrigt som innebär fara för människors hälsa och säkerhet eller betydande olägenhet på annat sätt.

Föreslagen påbyggnad resulterar i omfattande beskuggning av flera grannfastigheter. Vissa balkonger skulle med påbyggnad förläggas i total skugga vilket minskar både dess rekreativvärde och ekonomiska värde.

Kulturhistoriskt värde

Området och den befintliga fastigheten själv är av kulturhistoriskt värde. Det konstateras i kulturmiljöanalysen att föreslagen påbyggnad resulterar i en högre byggnadskontur vilket resulterar i att områdets helhetsintryck påverkas på i närområde och från längre avstånd såsom Observatorielunden och Vanadislunden. Föreslagen påbyggnad bryter över omgivande taknivåer och stör siktlinjer och stenstaden. Kulturmiljöanalysen kommenterar på s. 40 i dess rekommendationer att höjden för påbyggnad bör sänkas för anpassning till omgivande bebyggelse.

Ett sätt att minska påbyggnadens negativa påverkan på stadsbilden kan t. ex. vara att korta ner påbyggnaden så att inte fulla längden av befintlig byggnadskropp mot järnvägen byggs. Man hänvisar till volymstudie i det ursprungliga tjänsteutlåtandet där delen längst i norr inte byggs på alls och delen därefter får en mindre påbyggnad.

På det gamla industriområdet där nu Albano-området utvecklats där Stockholm stad har haft chans att utveckla ett område utan störning för befintlig omgivning sattes en låg högsta totalhögt för byggnader så att de studentbostäder som där byggs ”endast” är 5-6 våningar höga. I detaljplanen för Roslagsbanan 18, som ligger mitt inne i stan, föreslår Stockholm stad att bygga högre. Det känns ogenomtänkt att Stockholm stad bygger högre i ett område som får betydligt mer störning på omgivning.

På samma sätt som att det hade varit lämpligt att uppföra fler studentboenden på Albanoområdet hade det även varit enklare att prioritera studentboenden i utvecklingen av Västra Valhallavägen än som nu i föreslagen påbyggnad.

Utveckling av Östra station

Det är olämpligt att genomföra en lokal detaljplaneändring för Roslagsbanan 18 när det är beslutat att Roslagsbanan i framtiden ska få än annan sträckning i tunnel in till stan så att befintligt stationsområde Östra station kan bebyggas. Om nu föreslagen detaljplaneändring vinner laga kraft så kan det få negativ påverkan på möjligheterna att utveckla stationsområdet i framtiden med sämre solförutsättningar. Detta resulterar i lägre markpriser vilket innebär lägre framtida intäkter för staden. Så genom att anta föreslagen detaljplaneändring för Roslagsbanan 18 så skjuter staden sig själv i foten långsiktigt tänkt.

Om föreslagen detaljplaneändring går igenom så riskerar detta att ”sätta ribban” för framtida byggnader när Östra stations i framtiden bebyggs som då kanske pushas upp till samma höjder. Det kommer då att totalt dominera stadssiluetten över stenstaden från t.ex. Observatorielunden och dölja båda Röda Korsets sjukhus och stora delar av KTH-området som båda pekats ut som viktiga ur ett kulturhistoriskt perspektiv.

Med dessa argument ser vi det som lämpligt att eventuella förändringar av befintlig plan för Roslagsgatan 18 bör ske i samband med framtida arbetet med detaljplanearbete för omdaningen av Östra station. Även arbetet med Västra Valhallavägen bör beaktas.

Luftkvalitet

Valhallavägen är en av innerstadens mest trafikerade gator med resulterande problem med luftkvalitet. En påbyggnad riskerar att stänga in den dåliga luften ytterligare. För att utreda påverkan på luftkvalitet och luftflöden bör en CFD-analys (Computational Fluid Dynamics) utföras. Detta är numera ett vanligt förekommande verktyg vid stadsutveckling för att analysera hur ett stadsutvecklingsprojekt påverkar luftflöden. Problem med luftkvalitet är ett ytterligare skäl som talar emot att Roslagsbanan 18 lyft ut som ett separat planärende.

JS

JS anser att de som bor i fastigheten runt vändplanen som bildar en öppen innergård hade kunnat bli mer positivt inställda till förslaget om man hade valt att inte bygga på huskroppen närmast grannfastigheterna på Körsbärsvägen 12 vid infarten till Körsbärsvägen 6, 8 och 10.

Den upplevda innergården är redan relativt mörk och behöver absolut inte bli mer igentäppt. Träd, gräsmattor och buskar behöver ljus. De boende i lägenheter med enda fasadkänning mot de ytorna kommer få mörkare boenden även om det inte är direkt solljus de påverkas av. De boende med fasadkänning på gaveln av Körsbärsvägen 12 som väter direkt mot den aktuella fastigheten har redan en hög gul tegelvägg som utsikt. Kontakten med den fria himmelen ger åtminstone en viss känsla av öppenhet och luft som nu helt försvinner för ytterligare några våningsplan. Även de boende i nummer 6,8 och 10 kommer att påverkas negativt. Med den nya planen är jag skarpt emot projektet. En okänslig påbyggnad med en fabricerat låg påverkan på grannfastigheterna som känns helt anpassad för att få planernas påverkan att framstå mindre än vad de är.

I de planer som först kom ut valde man att visa på kommersiella lokaler i gatuplan upp mot Körsbärsvägen och argumenterade för att entrén till Ruddammen skulle kännas mer välkomnande och öppna upp för att det skulle bli en naturlig förlängning av Valhallavägen upp mot Körsbärsvägen. De planer som i senaste versionen framställs är istället ett café och coworkingtor för studenterna. En så tydlig studentlokal kommer att ytterligare förstärka uppfattningen att området är en del av det campus som ligger på andra sidan av Roslagsbanan. Med originalplanerna att låta lokalerna vara öppna för kommersiella aktörer ökar chansen att det blir blandad verksamhet och en välkomnande stadsmiljö även för andra än studenter.

Campus och de nya bostäderna på andra sidan Roslagsbanan är till 100% avsedda för studenter. Fler studentetableringar på Ruddammen snedvrider bara ytterligare en redan skev demografi. Det är inte studenterna i sig eller studentboendena man är emot. Det här handlar om att de som bor på Ruddammen inte ser några etableringar av något slag i området i form av samhällsnytta, kultur eller service. Studenterna efterfrågar en viss typ av verksamhet och den är präglad av en liten privatekonomi och rabatter. JS ser hellre fram emot en kvarterskrog, restaurang eller kanske en matbutik. Verksamheter som inte kommer etablera sig i ett studentområde. Fler studentboenden påverkar inte det direkt negativt men det påverkar den allmänna synen på Ruddammen som ett mer och mer renodlat studentområde med Campuskaratär. Rent visuellt är den nya byggnaden närmast Körsbärsvägen åtminstone en arkitektonisk ansträngning och ett modernt tillskott till gatubilden. Påbyggnaderna av de befintliga byggnaderna i Öststatsstill ser bara ut att vara planerade för att trycka in så många lägenheter till en så låg kostnad som möjligt. Originalbyggnaderna framstår som nationalromantiska arkitektoniska mästerverk i förhållande till de anskrämliga, tunga, platta klotsar som nu planeras på dess tak. Man kan undra om arkitekten tagit hänsyn till något annat än de befintliga våningsplanen.

JS markerar sitt misstycke till planerna och ser helst att de inte fullföljs.

KW

KW är positiv till förslaget och önskar högre och tätare bebyggelse på platsen. KW påpekar vikten att det blir någon bar eller restaurang på bottenvåningen i det nya huset närmast Valhallavägen för att främja stadslivet.

Övriga, ej sakägare

NS

NS är glad att Stockholm stad planerar för bostäder men anser att den föreslagna arkitekturen ser ful ut. NS anser att förslaget bör ritas om i klassik stil som majoriteten av byggnaderna man ser längs Vallhallavägen.

KJ

KJ påpekar att planerna kommer innebära återigen en byggarbetsplats. Det kommer även innebära prisnedgång på

lägenheterna i området och svårighet att sälja pga att området blir ett campus.

PM

PM anser att påbyggnaden närmast Valhallavägen, med balkongerna, är obeskrivligt illa anpassat till omgivningen. Huset adderar flera nya stilar, till nationalromantiken, funkisen och brutalismen som finns i närheten på Valhallavägens två sidor. Ingenting av de befintliga husen omkring återspeglas i förslaget. Resultatet är ett totalt virrvarr med kaotiskt intryck i negativ bemärkelse. PM undras vidare vem kommer vilja använda balkongerna mot en sådan trafikerad gata och anser att balkongerna kommer bara bli en lagringsplats för bråte, cyklar mm.

PM hänvisar till kulturmiljöanalysen som hävdar att ”Det är också viktigt att upprätthålla kontrasten mellan stenstadensbebyggelsen och det bergiga området nordost om Valhallavägen”. Detta betyder inte att förslaget måste kontrastera maximalt i förhållande till omgivande hus. Det vore önskvärt att de nya husen smälts in bland de andra husen i det bergiga området nordost om Valhallavägen” i enlighet med kulturmiljöanalysen. PM anser att förslaget är ofattbart fult, opraktiskt, ogenomtänkt och ohållbart. Enligt PM kommer de föreslagna husen rivas kort efter färdigställande.

PM, RM

PM och RM tillhör Norrmalms stadsdelsnämnd men bor i en Östermalmsförsamling. Paret bor i hörnan Surbrunnsgatan/Valhallavägen, har sina fönster mot Forum och har haft garageplats i minst 25 år hos SSSB. Paret fick kännedom om detaljplanen genom en lapp på porten. Som närmast berörda anser paret att de inte fått den information som de tycker är berättigade till. Paret anser att byggnaderna blir för höga och att fronten mot Valhallavägen bör ändras. Vidare undrar paret var de ska ha sin bil.

VF, DM, N-OO, AE, HE, ME

Förslaget avstyrks i sin helhet på grund av följande.

Detaljplanens påverkan på boendemiljön

De påbyggnader som föreslås på fastigheten Roslagsbanan 18 kommer att få en orimligt stor påverkan på omkringliggande fastigheter vad gäller insyn, utsikt och ljusförhållanden. Framförallt gäller det fastigheten Roslagsbanan 20 (Körsbärsvägen 6) men även fastigheterna Roslagsbanan 21 (Körsbärsvägen 8) och Roslagsbanan 23 (Körsbärsvägen 12) samt Roslagsbanan 1

(Valhallavägen 47). En illustration som visar hur påbyggnaden kommer att se ut från Körsbärsvägen 6 bifogades. Volymen är massiv och mycket lite ljus når gården.

Detaljplanens påverkan på arkitektur och kulturmiljö

Ett förslag som innebär en påbyggnad som nästan fördubblar byggnadsvolymen kan inte anses som annat än en grov förvanskning av den ursprungliga arkitekturen. Anläggningen är mycket låg mot Körsbärsvägen för att sedan höjas successivt i resterande byggnadskroppar mot Roslagsbanan. Det är ett effektivt sätt att skapa luftighet i gaturummet och minska det massiva intrycket av byggnaderna. På många platser i staden skapades byggnader på det här sättet för att sedan exploateras och byggas på, till stor nackdel för miljön på gatunivå. På just den här platsen avspeglar det även områdets topografi och är därför extra bevarandevärt. I det presenterade förslaget ska flera av de tillkommande våningarna dessutom kraga ut från fasaden istället för att dras in. Det går på tvärs med den ursprungliga idén, gör att underliggande lägenheter blir mörkare, att gaturummet upplevs som trängre och förstärker det massiva intrycket av påbyggnaderna. Den flexibilitet som de strukturalistiska strömningarna eftersträvade betyder inte att arkitektens ursprungliga och väl avvägda beslut om byggnadens volym kan annulleras. Senare tillkomna varsamhetskrav har också drastiskt minskat möjligheterna till förändring. Om förslaget genomförs kommer det att få stor påverkan på den väl genomtänkta arkitekturen och upplevelsen av denna, vilket är oacceptabelt.

Detaljplanens påverkan på riksintresset

De planerade byggnadsvolymererna är för stora för att passa in i miljön, och deras påverkan på riksintresset är påtaglig. De extra våningarna är klumpiga och kommer att höja sig markant över stadens taklandskap. Att hävda i planbeskrivningen att de nya volymererna kan avläsas som ett nytt lager av arkitektur är bara ett sätt att försköna hög exploatering. Man ifrågasätter att bedömningen som gjordes av nyligen uppförda Malvinas väg kan tjäna som vägledning när det gäller frågan om huruvida påverkan är tillräckligt allvarlig för att riskera påtaglig skada på riksintresset.

Detaljplanens solstudier och illustrationer

De solstudier som har genomförts är bristfälliga och redovisar bara resultat för sommarsolstånd och vårdagjämning. Solstudier under vinterhalvåret hade visat hur mörka de smala innergårdarna blir och hade varit nödvändiga för att studien skulle kunna tas på allvar. I konsekvensbeskrivningen framställs allt i en positiv dager med små

konsekvenser för såväl närliggande bostadshus som för Forum självt, vilket inte stämmer.

Illustrationerna av projektet är förskönande och missvisande. De nya byggnadsvolymer tycks ha samma höjd som dagens byggnader trots att flera våningar tillkommer. Dessutom är gatskyltar bortplockade och träd som inte finns i verkligheten har ritats in för att skapa en positiv upplevelse av de nya byggnaderna. Illustrationer som ärligt redovisar faktiska sakförhållanden saknas.

Trafikkonsekvenser

Studenterna som bor i Forum flyttar ofta och flyttarna sker med bil. Vanligen används trottoaren utanför entrén till Forum som parkeringsplats och yta för lastning och lossning. Gående, inklusive det stora antal förskolebarn som dagligen går till och från Ruddammen, tvingas då kryssa mellan flyttbilarna, något som är särskilt vanligt vid terminsstarterna. Med ytterligare nästan 200 boende skulle den situationen bli ohållbar. Att en angoringsplats anordnas mot Valhallavägen skulle bara flytta problemet.

Övriga synpunkter

Förslaget tar inte hänsyn till den närliggande nationalstadsparken med avseende på höjd.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. I den ingår bland annat att områden ändras från allmän plats (gatumark) till kvartersmark för fastigheten Roslagsbanan 18. Det är inte acceptabelt att allmän plats privatiseras. Det sker ofta i Stockholm och innebär att det offentliga rummet, privatiseras även om det just i det här fallet inrättas markreservat för allmän gångtrafik genom avtalsservitut. Servitut kan upphöra och markanvändningen ändras.

Att Forum efter ombyggnad på något sätt ska möta resten av staden med aktiverade och öppna bottenvåningar är bara värdeladdade ord och liknar närmast en reklamtext. Att Körsbärsvägen skulle bli någon form av entréstråk till Vetenskapsstaden är också naivt och ingenting som efterfrågas - de rörelser som sker gör det via Drottning Kristinas väg och från Roslagsvägen mot Albano. KTH är ett stort campus där 20 000 människor idag forskar, studerar och arbetar. Att ytterligare 200 studentbostäder i området skulle ge möjlighet till ett rikare stadsliv, när platsen redan ligger mitt i stan, kan inte tas på allvar.

Istället för att utveckla gemensamma ytor ”som bidrar till möte och rörelse” borde möjligheter till distans och avstånd skapas. Under den senaste tidens okontrollerade smittspridning av coronaviruset SARS-CoV-2 har alla insett att träffpunkter kan skapa problem.

Mötesplatser är ingenting som behövs på den aktuella platsen då det inte är långt alls till ett stort utbud av just detta om så önskas.

Anläggningens gårdsmiljö kan med fördel utvecklas med mer växtlighet.

De utvändiga blåmålade snickerierna som senare ersatts med plåt bör vid en renovering av byggnaderna återskapas som snickeridetaljer för att förbättra det visuella intrycket av byggnaderna.

Det byggs och har redan byggts stora mängder studentbostäder i närheten , på KTH:s campusområde och i nya Campus Albano. Att ytterligare lägenheter tillförs, nu genom förtätning, kan inte motivera enorma påbyggnader på kulturklassade hus. Det hade istället varit lämpligt att bygga studentbostäder vid nya musikhögskolan och inte de exklusiva bostadsrätter som nu producerats.

Maria Sahlstrand
Enhetschef

Giuliana Conciauro
Stadsplanerare