

Granskningsutlåtande

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

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	2
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
Synpunkter inkomna under granskning	3
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	7
Övriga, ej sakägare	13
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej har tillgodosetts	14
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	15
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	23

Sammanfattning

Syftet med planen är att möjliggöra en på- och tillbyggnad till befintligt studenthem ”Forum” för att tillskapa 200 nya studentbostäder, kontorslokaler samt offentliga verksamheter i ett attraktivt läge.

Ett vidare syfte är att förbättra möjligheten för en mer levande och trygg stadsmiljö. Det sker genom att man öppnar upp bottenvåningarna mot Körsbärsvägen och utvecklar mötesplatser. Byggnadens exponerade läge innebär att förändringar ska ske med hänsyn till stadsbild samt kulturvärden.

Stadsbyggnadskontoret

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

Planförslaget ställdes ut för granskning under perioden 2021-09-15 till 2021-10-12. Under granskningen har 26 yttranden inkommit från remissinstanser och sakägare. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget eller är utan erinran. Några framför synpunkter i sak gällande buller, stomljud och vibrationer, avfall samt plantekniska frågor. De flesta boende menar att förslaget innebär en betydande olägenhet för boenden i omgivningen, samt en förvanskning av områdets kulturhistoriska värden.

Inkomna synpunkter föranleder en komplettering av planhandlingarna vad gäller buller, stomljud samt vibrationer. Ändringarna utgör mindre justeringar och innebär inte en väsentlig ändring av planförslaget.

Enligt stadsbyggnadskontorets bedömning innebär detaljplanen sammantaget en lämplig avvägning mellan ett tillskapande av bebyggelse samt påverkan på kulturmiljövärden, befintlig bebyggelse, boendemiljö samt stads- och landskapsbild. Kontoret anser att detaljplanen är lämplig markanvändning.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med planen är att möjliggöra en på- och tillbyggnad till befintligt studenthem ”Forum” för att tillskapa 200 nya studentbostäder, kontorslokaler samt offentliga verksamheter i ett attraktivt läge. Ett vidare syfte är att förbättra möjligheten för en mer levande och trygg stadsmiljö. Det sker genom att man öppnar upp bottenvåningarna mot Körsbärsvägen och utvecklar mötesplatser. Byggnadens exponerade läge innebär att förändringar ska ske med hänsyn till stadsbild samt kulturvärden.

Granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning under perioden 2021-09-15 – 2021-10-12. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa och säkerhet gällande buller.

I samrådsskedet framförde Länsstyrelsen att bullernivåerna redan i dagsläget tangerar riktvärdena i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Därför behöver planbestämmelser säkerställa att bostäderna inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa på grund av trafikbuller. Planbestämmelser som begränsar stomljud och vibrationer har införts, men plankartan saknar bestämmelser som säkerställer att lägenheterna utformas så att riktvärdena för trafikbuller kan innehållas. Länsstyrelsen anser fortfarande att bestämmelser gällande trafikbuller behöver införas.

Länsstyrelsens yttrande utgår från innehållet i 5 kap. 22 § plan och bygglagen (2010:900), PBL. Länsstyrelsen har samrått med Trafikförvaltningen Region Stockholm under handläggningen av ärendet.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen hade synpunkter på framförallt buller och vibrationer i samrådsskedet. Dessa synpunkter är tillgodosedda genom skyddsbestämmelser i plankartan. Staden har kompletterat plankartan med tre skyddsbestämmelser mot störning. Trafikförvaltningen anser dock att endast en av dem behövs för att tillgodose trafikförvaltningens intressen. Denna är samma som togs upp i samrådet: Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i boningsrum ej över skrider 32 dBA (FAST) vid fordonspassage. Den bestämmelse som tar upp (SLOW) bör strykas. Den sista bestämmelsen av de tre, mot vibrationer, bör för övrigt justeras där bör byts mot ska om staden har som ambition om att den ska följas.

Staden skriver i samrådsredogörelsen att trafikmängden i Stockholms innerstad inte kan öka då det "på systemnivå inte finns kapacitet för mer trafik" samt anser att behovet av att använda

trafikprognosmodeller i projektet inte är nödvändigt då det är okänt ”vilka fordon som trafikerar vägarna om 30 år [...] och även hur vi då väljer att transportera oss”. Trafikförvaltningen undrar hur detta förhåller sig till stadens framkomlighetsstrategi.

Trafikverket
Har inget att erinra i ärendet.

Stockholm Vatten och Avfall
Dagvattenhantering

Från VA-teknisk synpunkt meddelas att de synpunkter bolaget hade vid samrådet rörande dagvattenhantering ser ut att ha omhändertagits då dagvattenutredningen kompletterats med beskrivning av åtgärder som motverkar översvämning i garaget.

Avfallshantering

Vid planering av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa utrymmet runt behållarna. Vid lyft krävs ett säkerhetsavstånd på 2 meter från omgivande hinder (t ex fasader, träd, lyktstolpar, murar, cykelställ etc.) då behållaren kan pendla vid tömning. Avståndet mellan hämtfordon och behållare bör inte underskrida 2 meter och inte överstiga 6 meter mellan behållarens respektive kranbilens mittpunkt. Inga hinder i höjddled får begränsa lyftarmen eller själva behållaren; 10 meter fritt i höjddled. I planbeskrivningen framgår att avståndet är 10 meter mellan behållare och kantsten, detta behöver ses över och avståndet minska ner till max 6 meter mellan behållarens respektive kranbilens mittpunkt. Se *Projektera och bygg för god avfallshantering* för samtliga riktlinjer kring bottentömmande behållare.

De 4 behållarna behöver flyttas fram närmare kanten för att det inte ska överskrida 6- metersregeln. Träd behöver tas bort, taket behöver flyttas för cykelparkeringen, plana ut ytan vid kanten så behållarna står plant samt hålla tillräckligt avstånd från betongmuren på vänster sida.

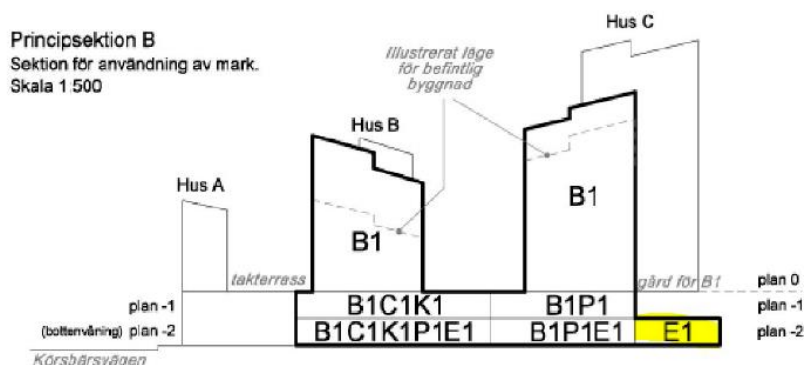
Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. Stockholm Vatten och Avfall rekommenderar utsortering av förpackningar och tidningar i miljörummen då detta bidrar till att uppnå målen i stadens avfallsplan och miljöprogram. Stockholm Vatten och Avfall vill uppmärksamma om att följa riktlinjerna kring kärthantering som finns i *Projektera och bygg för*

god avfallshantering. Dragvägen till hämtstället ska även vara plan, hårdgjord och jämn samt hållas fri från hinder. Arbetsutrymme för hämtpersonal framför kärl ska vara minst 1,5 meter i djup.

Stockholm vatten och avfall vill uppmärksamma om att insamling av matavfall blir obligatoriskt för samtliga hushåll år 2023. Vid vidare utredning är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras inom området och angöras vid hämtplatsen. Hämtfordonet ska kunna ställas upp jämsides med behållarna vid tömning. Tömning framför förarhytten eller bakom hämtfordonet fungerar inte på grund av kranens räckvidd och funktion. En lastplats bör vara minst 15 meter lång. Kranbilens bredd är 2,65 meter. Vid tömning fälls alltid stödben ut på båda sidor av kranbilen, vilket gör fordonet bredare.

Lantmäterimyndigheten

- Sedan samrådet har området med användningen kvartersmark för teknisk anläggning (E1 i plankartan) utökats betydligt. Någon slutlig lokalisering av den nya tänkta elnätstationen verkar inte finnas. Kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (exempelvis E1) kan inlösas i vissa fall enligt reglerna i 6 kap 13 § 2p PBL. Lantmäterimyndigheten vill göra planmyndigheten uppmärksam på att om en sådan situation skulle uppstå så finns expropriationsmöjligheten inom hela området med E1- användning.
- Principsektion B (sektion för användning av mark) nedan stämmer inte mot planens användningsbestämmelser inom gulmarkerat område. Enligt användningsbestämmelserna gäller även användningen B1.



- Principsektion A och B har även missvisande namn då de verkar redovisa sektion för användning inom bygggrätt istället för användning av mark som normalt brukar redovisas.
- Planen möjliggör bland annat att användningarna P1 och P2 (parkering i garage) kan avskiljas som egen fastighet. Enligt

planbeskrivningen behövs en stor del av garageytan för i huvudsak studentbostädernas behov av parkering (ca 820 cykelplatser). Ska planen möjliggöra avstyckning av P1 och P2 eller ska garaget istället vara komplement till bostäderna?

- I planbeskrivningen kan läsas att befintligt avtalsservitut för transformatorstation ska ersättas med ett nytt samt att avtal behöver träffas kring detta för planens genomförande.

Lantmäterimyndigheten vill informera om att gällande avtalsservitut gäller fram till dess att det upphävs, detta bör framgå av den fastighetsrättsliga konsekvensbeskrivningen. Det behöver även framgå huruvida befintligt avtalsservitut har fortsatt planstöd eller inte.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inga synpunkter på planförslaget.

Ellevio

Ellevio har en befintlig nätstation i inhytt läge som genom inverkan av planen, tillsammans med tillhörande ledningsnät, kommer att flyttas till nytt läge inom fastigheten. Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios angörande kabelstråk till nätstationen. Det gäller i synnerhet ytor i gång- och cykelväg närmast det nya nätstationsutrymmet. Ellevios anläggningar inom och nära planområdet måste beaktas i det fortsatta arbetet. Tillfälliga nätlösningar och byggkraft behöver samordnas med övriga planåtgärder. Ellevio områdesansvarige önskar därför kontakt i god tid inför planering av åtgärder och projektering. Se bilagor för mer information om Ellevios anläggningar. Ellevio önskar även bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Bilagor: Funktioner nätstationer, Servislängder och nätstationer, Ledningsinventering i tidigt projektskede

Kulturstrategiska staben, Stadsutvecklingsenheten

Aktuellt förslag redovisar en sänkning av påbyggnaden med en våning för huskropp C mot spårområdet vilket medför att en större del av den ursprungliga byggnadskroppen bevaras och en bättre balans mellan gammalt och nytt. Huskropp B har höjts något vilket gör att det uppstår en tydligare nivåskillnad mellan det nya huset A och befintligt hus B. Den nya fasadgestaltningen bedöms bättre anpassad till ursprungliga byggnadskroppar och stadsrummet. Den

samlade bedömningen av det nya förslaget är att det bättre balanserar relationen mellan ursprungliga byggnadskroppar och påbyggnaderna i höjdskala och gestaltning samt att höjdskillnaderna i topografin är fortsattavläsbar varför aktuellt planförslag kan tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt.

Skönhetsrådet

Skönhetsrådet framförde i sitt samrådsyttrande att en påbyggnad vore möjlig men att den måste vara betydligt lägre och mer återhållsam än i det aktuella förslaget. Granskningsförslaget har till stora delar gått rådet till mötes, byggnaderna har sänkts, utdragningarna tagits bort och materialen reducerats.

Skanova (Telia Company)

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den. Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://ledningskollen.se> För ledningssamordning kontakta Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020-505000

Utbildningsförvaltningen

Inkommer inte med några synpunkter.

Hyresgästföreningen Östermalm

Föreningen ser positivt på ett tillskott av studentbostäder. Det planeras ske genom påbyggnad och tillbyggnad av existerande Forum byggnader, vilket är positivt eftersom stor hänsyn tas i planen till den ursprungliga 1960 tals arkitekturen liksom till stadsbilden och till kulturvärden som finns utifrån bestämmelserna om skydds-och varsamhet.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Statens fastighetsverk, Roslagsbanan 18
SFV är i grunden positiv till en utveckling av fastigheten Roslagsbanan 18.

SFV ser positivt på att marköverföringen har tagits bort från förslaget sedan samrådsfasen.

Mellan staden och staten finns ett avtal gällande biluppställningsplatser inom området. Avtalet ingicks år 1965 i samband med framtagandet av nu gällande detaljplan. SFV noterar att det saknas förutsättningar att hålla angivet antal parkeringsplatser om planförslaget genomförs och utgår därmed ifrån att villkoret upphör att gälla.

Brf Tåget, fastigheten Roslagsbanan 20, Körsbärsvägen 6
Värdeutlåtande avseende eventuell värdepåverkan av tillbyggnad på grannfastigheten. Förslaget kommer ge försämrat dagsljusinsläpp på samtliga lägenheter inom fastigheten Roslagsbanan 20, ge skymd sikt och för de översta lägenheterna helt blockera den idag milsvida utsikten. I stället kommer förslaget ge insyn, påverka det estetiska intrycket med sin höjd och volym, samt eventuellt ge upphov till trafikbuller. Förslaget innebär en negativ värdepåverkan på fastigheten Roslagsbanan 20 med ca 3 500 000 kr.

Brf Norden 9, Roslagsbanan 25, Ruddammsvägen 4
Brf Norden 9 har inkommit med en skrivelse. Planförslaget innehåller flera processmässiga och byggnadstekniska problem. Det framarbetade planförslaget står i strid med fastighetsägaren Statens Fastighetsverks avsikt med utvecklingen av fastigheten.

Det är djupt problematiskt att Stockholms Studentbostäder (SSSB) själva beställer och bekostar de utredningar som är direkt avgörande om planförslaget ska kunna prövas. Förslaget grundar sig på miljömässiga utredningar bekostade av part med eget intresse. Resultatet av miljöstudierna uppvisar ingen marginal mot relevanta gränsvärden och ingen känslighetsanalys presenteras. Punkter som man ställer sig kritiska till innefattar:

Ljudnivåer

Trafikmängd och hastighet på fordonen stämmer inte med verkligheten och därför uppnås värden i simuleringen som inte är riktiga. Brf:en kräver därför att man redovisar vad en ökad trafikmängd, högre hastigheter än skyltat samt fler överskridande tillfällen skulle innebära för de ekvivalenta ljudnivåerna på Hus A för att avgöra om planförslaget är lagenligt.

ACAD skriver också i sitt utlåtande att bullernivåerna på de befintliga våningsplanen överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer som finns för industribuller mot befintliga bostäder, vilket är extra anmärkningsvärt då man planerar att renovera alla dessa lägenheter och man bör därmed kräva att de uppfyller moderna boendemiljökrav. Att det inte dokumenterats några klagomål från befintliga studentbostäder angående buller från Roslagsbanan kan

inte tas som seriöst argument för varför man inte skulle behöva förhålla sig till Naturvårdsverkets krav - speciellt då det är personer med en mycket utsatt boendesituation med få alternativ att byta boende. Dessutom är redovisade värden baserade på rapporten "Depå & Bangård Stockholm östra, ÅF daterad 2012-04-26" vilket kan ifrågasättas - då den ökade spårtrafiken, också rimligen bör ökat verksamheten på bangården.

Även de nybyggda våningarna tangerar gränsvärdet 45dBA för bostadsbyggnader utan ljuddämpad sida och bulleranpassning under kvällar, helger och natt. Dessutom bör kompressorns ljud anses vara en "betydande förekomst av lågfrekvent ljud" som ska bedömas som särskilt störande enligt Boverket.

Trafikförvaltningen menar också att "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" - vilket inte går att finna i uppdaterade dokument. Andra störande ljud som bör tas i beaktande är inbromsning/acceleration (t.ex. väglutningar, korsningar, hållplats), spårskrik, tutningar, backljud och som är svåra att hantera i sedvanliga bullerberäkningar.

Brf:en anser att planförslaget därför inte kan godkännas, då trafikbuller på Hus A ej blivit godtagbart utrett, samt Hus C inte uppfyller krav på gränsvärden från industribuller för existerande byggnader, och man kan starkt ifrågasätta om Hus Cs nybyggda delar kan det fullt ut heller.

Luftkvalitet

Brf:en anser att SBKs svar avseende planförslagets påverkan på luftkvalitet är otillräckligt. Föreningen kräver att en miljökonsekvensutredning görs av SBK, då planområdet ligger i direkt anslutning till en mycket tungt trafikerad korsning med rödljus och ytterligare inneslutning av luften genom tillbyggnad av Hus A kan absolut komma att påverka luftkvaliteten i området negativt - särskilt under rusningstrafik och årets kalla månader. Det finns därför fog att misstänka att gränsvärdena redan idag är överskrids flera gånger per år, och kan komma att öka ytterligare om planförslaget antas. Sådan utredning behöver också redovisa vad ökad trafik enligt Trafikverkets remissvar väntas ge för ytterligare ökning av föroreningar.

Redovisade föroreningar (källa ej angiven) är dessutom precis på gränsen av Regeringens preciserade miljömål, Frisk luft, som anger långt lägre miljö kvalitetsnormer för flera relevanta ämnen. De som bor i området kan inte acceptera att miljö kvalitetsnormer eller miljö kvalitetsmål för luften i området överskrids och kräver

därför att SBK utreder och redovisar miljökonsekvenserna av detaljplaneförslaget fullständigt.

Stomburet ljud

Bostäderna i Hus A har bekräftad risk för att riktvärden för stomburet ljud kan överskridas. Åsikten är att planförslaget inte kan antas innan man redovisar hur en godkänd boendemiljö kan uppnås i alla planerade bostäder.

Brandsäkerhet

Storstockholms Brandförsvär (SSBF) skriver att gångavståndet i utrymningsväg överskrids, där 17 meter vill tillåtas istället för kravet på 10 meter, och anser att det är svårt för förevisad lösning att påvisa att en likvärdig nivå med det allmänna kravet uppnås med kompenserande åtgärder. Detta menar man påverkar möjligheterna att realisera projektet. Vi anser att SSBF och SBK bör ta i särskilt beaktande att bostaden är mycket tätbebyggd, samt innebos av unga personer där fest och alkohol förekommer frekvent. Vid eventuell utrymning, kommer boende behöva passera dussinvis med lägenhetsdörrar som lämnats öppna i korridoren, och/eller öppnas av flyende, och utgör därmed både direkta fysiska som optiska hinder, och ökar risken för att bli instängd eller skadas. Därmed bör det ställas striktare krav på detta projekt för gångavståndet i utrymningsväg, snarare än tillåta frångång från föreskriftskraven. Med fler boende ökar dessa risker, samt att fler boende än vanligt kommer behöva röra sig nedåt i tillgängliga trapphus. Brf:en förordar att det inte går att motivera en vidareutveckling av Forum utan godtagbara utrymningsvägar, då det riskerar att bli en fråga om fara för liv vid brand.

En farhåga man uttrycker är att skalan för framtida bebyggelse i området förskjuts och möjliggör för fler punkthus, något man absolut inte står bakom. Ökad transparens där skisser på den nya stadsdelen kring Östra station redovisas efterlyses.

Brf:en instämmer i Länsstyrelsens ifrågasättande av kommunens lättvindiga svar att all ny och planerad bebyggelse medför en skalförskjutning i volym och höjd som kan avläsas som ett nytt lager av arkitektur - hela poängen med riksintresset är att bevara Stockholms värdebärande drag såsom stadssiluetten med den begränsade hushöjden och terränganpassade planer etc.

Kritik av hur förslaget illustrerats med bilder före och efter genomförande framförs där det nya förslaget dragits ner i skala och upplevs som mindre i relation till befintlig situation än det i verkligheten blir. Kritik av valda vyer och siktlinjer som man anser inte illustrerar förslaget på ett ärligt sätt. Viktiga siktlinjer har helt utelämnats.

Det arkitektoniska uttrycket i det uppdaterade förslaget tar inte hänsyn till inkomna yttranden från olika remissinstanser och är inte

tillräckligt anpassat för att värna om kulturvärden. Flera viktiga remissinstanser anser att Forum blir mycket framträdande från flera viktiga utsiktsplatser och kräver därför att höjden hålls ner. Likväl har man endast minskat Hus C's högsta höjd med 60 cm. Det anser Brf:en är otillräcklig åtgärd för att Forum inte ska bli ett dominerande inslag i stadsbilden.

Förslag till arkitektoniska anpassningar

- Brf:en anser att broarna mellan Hus A och Hus B bör tas bort och hiss installeras på utsidan av Hus As fasad istället (om de är till för tillgänglighetens skull). Broarna bidrar till ökad insyn till Roslagsbanan 1, och ger ett mycket onaturligt intryck i stenstaden.
- Taket på Hus B bör delas så att ena delen lutar mot den ena innergården och den andra mot den andra. Byggnaden får ett mjukare intryck och man behåller de värdebärande dragen i och med man skapat en till innergård.
- Till sist vidhåller Brf:en att ett smalt lofthus visst skulle få plats på nuvarande innergård, vilket skulle skapa fler bostäder i ett undangömt läge och därmed tillåta att man håller ner höjden på Hus C ytterligare, samt undviker tillbyggnaden av Hus A som vi menar förstör entrén till Ruddammen, mer än vad den tillför.

Brf Spåret 1, Roslagsbanan 21, Körsbärsvägen 8

Föreslagen höjning av huskropp C påverkar vyer och siktlinjer drastiskt för lägenheter högst upp i huset, vilket riskerar att påverka värdet på lägenheterna negativt. Flera remissinstanser kräver att höjden hålls ner, men hus C minskar endast med 40 cm i högsta punkt. En sänkning med en våning av hus C skulle ge bättre förutsättningar med tanke på utrymning och brand. Fastigheterna på Körsbärsvägen 6-10 är redan inklämda mellan Forum och Roslagsbanan. En påbyggnation av Forum förstärker detta intryck ytterligare.

En påbyggnation av Forum riskerar att ljudmiljön och ekon från Roslagsbanan förstärks och försämrar miljön. Oro uttrycks att luftkvalitet och miljö försämras i samband med att området kring Östra station utvecklas till en ny stadsdel och förtätas. Körsbärsvägen är idag väldigt trafikerad och parkeringsmöjligheterna bristfälliga. Ytterligare utbyggnad kommer göra området ansträngt.

Den föreslagna påbyggnaden av Forum förstör dess kulturhistoriska värden. Höjningen av Forum är inte anpassad till den omkringliggande bebyggelsen och stör stenstadens sammanhållna höjd och stil. Den bildar en kompakt och okänslig byggnad som påverkar uppgången till området negativt.

Brf Roslagsbanan 1, Valhallavägen 47

Det är positivt att bygga studentbostäder, men är mycket kritisk till förslaget. Projektet visar en okänslighet till stadsbild och kulturvärden, och har en mycket negativ inverkan på boendemiljön. Huskropp A kommer innebära kraftigt försämrat ljusinsläpp, samt i stor utsträckning begränsa och förstöra utsikten från lägenheterna. Insynen till befintliga lägenheter kommer öka betydligt, från hus B1 samt från gångbryggorna. Det är anmärkningsvärt att det inte har förts en dialog med ägarna till grannfastigheterna i projektet. Ökad transparens från Stadsbyggnadskontoret efterlyses. Det planerade projektet får en oerhörd inverkan på såväl områdets kulturella och historiska värden som våra medlemmars boendesituation. Projektet bör inte genomföras.

PA

Dagsljusförhållandena i angränsande bostäder kommer försämrats väsentligt, speciellt i bostäderna nära markplan.

KW

Personen är mycket positiv till att det byggs mer bostäder i Stockholm, öppna stadsmässiga bottenvåningar efterfrågas.

JH och JH

Personerna är mycket negativa till en påbyggnad av hus C. Boende i de befintliga bostäderna på Körsbärsvägen 6 kommer få en försämrad boende- och livskvalitet, samt en förmodad värdesänkning av bostadsrättslägenheterna. Ljus och solförhållandena kommer att kraftigt försämrats, speciellt för lägenheterna längst ner. Personerna har också synpunkter på de estetiska värdena samt uttrycker en oro att trafikbullret kommer försämrats.

ML

Utbyggnaden av hus C riskerar att förstöra personens trivsel i området. Idag är området lugnt med närhet till staden, förslaget riskerar att ändra känslan av lugn till storstadsstress med ljud och trafik. Förslaget skulle innebära att möjligheten att få direkt solljus på balkongen under vinterhalvåret försvinner. Förslaget innebär att personen får insyn direkt in i lägenheten, vilket resulterar i minskad trivsel och avskildhet, samt försämrar värdet av lägenheten. Förslaget kommer ge en instängd känsla, samt utsikten kommer utgöras av en husvägg. Personen vädjar därför att inte höja byggnaden mitt emot, utan låta den höjd vara som är idag.

LB

Personen och familj motsätter sig hela byggprojektet på grund av förhöjd bullernivå, byggdam under lång tid, och oroas av försämrade luftkvalitet efter byggprojektets genomförande på grund av sämre luftcirkulation.

Personen och familj motsätter sig byggnation A på grund av drastiskt ökad insyn samt försämrade ljusinsläpp och försämrade utsikt. I stället bör en utökad terrass med träd och planteringar ovan den planerade ombyggnaden av Sockeln anläggas för att förhöja trivsel och luftkvalitet.

Personen och familj motsätter sig gångbroarna mellan huskropp A och B på grund av direkt insyn. Det planerade hus A kommer att stänga in och skymma fasaden på befintlig fastighet, och istället kommer denna nya huskropp att dominera backen ner mot Valhallavägen.

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. Personen och familj är mycket negativa till det föreslagna projektet, speciellt byggnationen av huskropp A.

MB

Personen anser att förslaget inte skulle bidra till en tryggare stadsmiljö, utan till en försämring avseende byggnation, buller mm. Att skapa ytterligare studentbostäder behövs inte. Tillgången på distansutbildningar kommer öka. Personen ställer sig negativ till förslaget till detaljplan.

FP

Personen vill främst poängtera den stora inverkan som påbyggnaden kommer att ha på omkringliggande fastigheter vad gäller ljusförhållanden, insyn och utsikt. Boendekvaliteten för de som bor i området runt Forum kommer att förändras och försämrade utifrån ovan nämnda faktorer. Förutom det kommer den ursprungliga arkitekturen på byggnaden försvagas kraftigt vilket medför en negativ konsekvens för byggnadens, och inte minst områdets, kulturvärden och estetik.

Övriga, ej sakägare**DM, AE, HE, ME**

De påbyggnader som föreslås kommer få en orimligt stor påverkan på omkringliggande fastigheter vad gäller insyn, utsikt och

ljusförhållanden. En påbyggnad som nästan fördubblar byggnadsvolymen kan inte anses som annat än en grov förvanskning av den ursprungliga arkitekturen.

De reviderade solstudier som har genomförts är bristfälliga och hävdar att skillnaden före och efter påbyggnad blir liten eller obefintlig, när den för flertalet boende tvärtom blir påtaglig. Solstudierna tar inte heller hänsyn till indirekt skuggverkan och det minskade ljusflöde som följer av påbyggnaderna. Resonemanget om hur planförslaget påverkar närmiljön, där varje påbyggnad bedöms få måttliga eller inga negativa konsekvenser, framstår som tillrättalagt.

Studenter flyttar ofta, en ökning av antalet boende studenter med 200 skulle innebära att lastning och lossning i samband med flyttar skulle eskalera till en betydande olägenhet.

Fastigheten Roslagsbanan 18 är grönklassad av Stadsmuseet i Stockholm, vilket innebär att den är en "fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt." Enligt Plan- och bygglagens 8 kap. 13 § råder därmed förbud mot förvanskning: "En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas".

Personerna anser att staden bryter mot Plan- och bygglagen. Det är därför anmärkningsvärt att staden ändå väljer att gå vidare med förslaget. Personerna motsätter sig den föreslagna detaljplanen och anser att förslaget ska avslås i sin helhet.

NS

Huset i frågan är redan estetiskt motbjudande. "Hattarna" som kommer att byggas på husen kommer inte att tillföra något positivt för husens gestaltning. Alternativt tycker vi att en tillbyggnation borde grundas i klassisk stil för att förbättra gatan och därmed harmonisera området med övriga hus på Valhallavägen.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej har tillgodosetts har främst gällt att:

- bebyggelsens höjd ska sänkas ytterligare.
- bebyggelsevolymen ska minskas.
- fler utredningar ska göras avseende påverkan på trafik, buller, luft, ljusförhållanden samt boendemiljö.
- planförslaget inte ska genomföras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller, stömljud och vibrationer

Planhandlingarna kompletteras och justeras enligt Länsstyrelsens och Trafikförvaltningens synpunkter med avseende på trafikbuller, stömljud och vibrationer.

- Skyddsbestämmelser mot stömljud justeras för att säkra att byggnaderna ska grundläggas och utformas så att maximal stömljudsnivå i bostadsrum ej över skrider 32 dBA (FAST) vid fordonspassage.
- Skyddsbestämmelsen mot vibrationer justeras där "bör" byts mot "ska" för att säkra att den ska följas vid prövning av startbesked.
- Skyddsbestämmelsen om trafikbuller införs för att säkra att bostäderna utformas så att riktvärdena för trafikbuller klaras.

Grannar påstår att angivna trafikmängder och hastigheter inte stämmer med verkligheten. Uppdaterade trafikmängder är med i ACAD Rapport19089-2-1F Trafikbullerutredning, rev F. De är angivna ingångsdata för trafiken. Trafik som inte följer trafikregler behöver behandlas som en ordningsfråga med polisiära insatser och/eller hastighetshinder. Mätningar från "verkligheten" har dock utförts för att stärka beräknade ljudvärden.

Beträffande Hus A och risk för trafikbuller införs en skyddsbestämmelse om trafikbuller för att säkra att bostäderna utformas så att riktvärdena för trafikbuller klaras. Se ovan.

Angående industribuller för nybyggnad de inkluderas i bullerutredning och Boverkets allmänna råd för industribuller mot fasad vid nybyggnation uppfylls.

Bullernivåerna på de befintliga våningsplanen överskrider de riktvärdena enligt Naturvårdsverket som finns för industribuller mot befintliga bostäder. Naturvårdsverkets riktvärden för industribuller är stränga och gäller utomhus. Överskridandena vid befintliga bostäder sker främst nattetid då inomhusnivåerna är av större vikt. Det finns möjlighet att se över fasadisoleringen för befintliga bostäder vid en eventuell renovering, men detta är inte en fråga för detaljplanen.

Angående stomburet ljud. Bostäderna i Hus A har bekräftad risk för att riktvärden för stomburet ljud kan överskridas. Det har behandlats genom skyddsbestämmelser mot stömljud i plankartan

och är av byggnadsteknisk natur för att minska risken för stomburet ljud. Åtgärderna behövs primärt bara för hus A enligt utredning.

De befintliga husen runt om Roslagsbanan 18 kommer inte påverkas något nämnvärt bullermässigt vid ny-och ombyggnation. Bullernivåer för befintligt läge och efter byggnationen ses i Bilaga A i bullerutredningen.

Angående de boendes synpunkter att utredningen som tagits fram är undermålig vill kontoret poängtera att ärendet med utredningar har remitterats till stadens sakkunniga. Stadsbyggnadskontoret bedömer att framtagna utredningar har tagits fram med beprövade metoder.

Brand

I samrådet pekade remissinstansen Storstockholms brandförsvaret på att några utrymningsvägar blev längre än tio meter. Inför Granskningen inarbetades ytterligare utrymningsvägar i planförslaget så att gångavstånd enligt Boverkets byggregler innehålls. De nya trapphusen uppfyller dessutom TR-2 standard vilket innebär slutna brandceller. Detta en stor förbättring jämfört med dagens situation.

Olägenheter för grannar

Försämrade ljusförhållanden, insyn och utsikt

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.

Påståendet att byggnadsvolymen skulle dubblas i det nya förslaget stämmer inte, det rör sig snarare om ca 25 % ökning av byggnadsvolymen. Några grannar påstår att solstudien är bristfällig men inga konkreta fel påvisas. Som framgår av solstudien ligger Forum så placerat att det mesta av skuggpåverkan faller över Roslagsbanans spårområde eller annan obebyggd mark. Tillbyggnaden tillför en mindre skuggpåverkan för Roslagsbanan 20 under eftermiddagarna - vår och höst. Den sydvästra gaveln av

Roslagsbanans 23 får en liten tillkommande skuggpåverkan under morgontimmarna, cirka kl 08-10 vilket också framgår av solstudien.

Beträffande gångbroarna till hus A. Det verkar finnas en farhåga till att dessa broar som är placerade på innergården mellan hus A och B kommer att synas mycket från Valhallavägen, Körsbärsvägen och/eller från grannfastigheten Roslagsbanan 1. Broarna är placerade 23 meter in på innergården från den nordvästra gaveln av hus A, 8 meter från den sydöstra gaveln av hus A och 23 meter från den nordvästra fasaden av Roslagsbanan 1. De är därför undanömda och skymda av hus A. Risken för insynen till Roslagsbanan 1 är minimalt, dels för att broarna ligger 23 meter från dess fasad, men också för att broarna i sig inte utgör ytor där studenter kommer att uppehålla sig. Broarna är smala och inte terrasser, vill man vistas ute finns istället gården nedanför och många andra ytor som är bättre lämpade.

Det stämmer att den högsta höjden för hus C bara sänkts marginellt, men det gäller den del som går under benämningen C2. Hela övriga hus C (C1, C3 och C4) sänks med en våning. Hus C2 ligger så placerat att det varken skuggar eller påverkar utsikten för något närliggande hus.

Luft

Som Stadsbyggnadskontorets tidigare svarat avseende luftkvalitet är bedömningen 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 enligt nya beräkningar från år 2020 av SLB analys på uppdrag av Östra Sveriges luftvårdsförbund 20-25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Halten av kvävedioxid är enligt SLB analys beräkningar från år 2020 30-48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. 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. Detta är förankrat med Miljöförvaltningen.

Det finnas en farhåga till att luftkvalitet och miljö försämrats i samband med att området kring Östra station utvecklas till en ny stadsdel och förtätas. Generellt ska Roslagsbanan 18 utgöra en förutsättning för den framtida utvecklingen av Östra station och vid bedömningen av konsekvenserna för luft.

Trafik

Förslaget bedöms inte innebära betydande påverka på trafikförhållanden i området pga en ökning av flyttbilarna vid terminsstarterna.

Kulturmiljö

Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget, till stora delar, gått inkomna synpunkter till mötes. Byggnaderna mot spårområdet har sänkts, och en större del av den ursprungliga byggnadskroppen bevaras. Utdragningarna har tagits bort. Den föreslagna fasadgestaltningen har fått ett mer sammanhållet uttryck, och bedöms väl anpassad till ursprungliga byggnadskroppar och stadsrummet. Planförslaget visar en god relation mellan ursprungliga byggnadskroppar och påbyggnaderna i höjdskala samt gestaltning. Höjdskillnaderna i topografin är fortsatt avläsbar där förslaget tar hänsyn till stadslandskapet. Planförslaget bedöms anpassat till riksintresset för kulturmiljövården, samt befintlig byggnads övriga kulturvården.

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. Planerna för Östra station ligger väldigt längre fram i framtiden och i dagsläget finns inte skisser som redovisar den framtida utvecklingen.

Arkitektur och gestaltning

De nya påbyggnaderna och tillbyggnaden ges samma takvinkel på pulpettaget som det befintliga huset, vänt mot gården, vilket bedöms positivt ur ett kulturmiljöperspektiv. Föreslagna gestaltungsprinciper innebär att anläggningens karaktärsdrag kommer vara kvar.

Kontoret delar inte uppfattningen att hus A förstör entrén till Ruddammen. Planförslaget bidrar till mervärden i anslutning till gaturummet. Fasadens öppna uttryck, med en generös publik och välkommande sockelvåning samt stora fönster med franska balkonger, tillför nya stadsbyggnadskvaliteter längs Körsbärsvägen. Planförslaget bedöms också öka tryggheten längs Körsbärsvägen genom att den slutna betongmuren rivs och ersätts av en ny byggnad med aktiverade och öppna bottenvåningar. Aktiva verksamheter ger en naturlig övervakning av stadsmiljön, vilket ger

förutsättningar för ett tryggare offentligt rum. Fler studentbostäder bidrar till att fler människor rör sig i området under fler av dygnets timmar, och därmed ökar tryggheten.

Som kontoret tidigare svarat angående ett smalt "lofthus" på innergård mellan hus B och C är bedömningen att det inte får plats.

Beträffande gångbroarna till Hus A se ställningstagande ovan under "Olägenheter för grannar".

Allmänt om förslaget och processen

Påstående att det inte finns behov av studentbostäder stämmer inte. 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.

Påstående att det framarbetade planförslaget står i strid med fastighetsägaren Statens Fastighetsverks avsikt med utvecklingen av fastigheten stämmer inte. SFV är i grunden positiv till en utveckling av fastigheten Roslagsbanan 18.

Information om förslaget har skickats ut och annonserats enligt gällande praxis.

Utredningsmaterialet har tagits fram i enlighet med gällande praxis inom respektive sakområde.

Angående de boendes synpunkter att utredningarna som tagits fram är undermåliga vill kontoret poängtera att ärendet med utredningar har remitterats till stadens sakkunniga. Stadsbyggnadskontoret bedömer att framtagna utredningar har tagits fram med beprövade metoder. Vad gäller önskemål om ytterligare utredningar bedömer kontoret att det inte är nödvändigt för att säkra planens kvaliteter.

Beträffande kritiken att viktiga siktlinjer har utelämnats i redovisningen av förslaget vill kontoret påpeka att vyerna som redovisas i förslagens konsekvensbeskrivning är de som har påpekats som viktiga att beakta och redovisa ur ett kulturmiljöperspektiv.

Stadsbyggnadskontoret beklagar om delar av presentationen av planförslaget upplevts förskönande. Ambitionen har varit att beskriva projektet korrekt.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning

I Roslagsbanan 18 finns i dag en elnätstation som förutom fastigheten försörjer andra delar av stadsdelen. Planförslaget ger en möjlighet att öppna upp fasaden mot Valhalla- och Körsbärsvägen och där skapa en ny och välkomnande entré till kvarteret där den befintliga nätstationen ligger i dag. Det har utretts om nätstationen kan flyttas bort från fastigheten men då den försörjer andra fastigheter behövs det en ny placering i närområdet vilket i praktiken är ogörligt med tanke på att alternativa placeringar saknas och att ledningar inte självklart kan förlängas. Nätstationen behöver alltså flyttas inom kvarteret och inte för långt från dess nuvarande placering.

Förutsättningar i dag för placering av nätstationen är, bland annat, placering så nära Valhalla- och Körsbärsvägen som möjligt, åtkomlighet från alla sidor av stationen, utrymningsfrågor för Ellevios personal, utbytbarhet av hela eller delar av stationen, maxvärden för magnetisk fältstyrka (station och ledningar) i bostäder och kontor med mera. Med vetskap om att en eller flera av förutsättningarna kan ändras under tiden från detaljplanens antagande till dess genomförande vill SSSB och Ellevio att det finns så få låsningar som möjligt avseende placering av elnätstation i detaljplanen så att slutligt utförande och placering kan ske enligt vid genomförandet gällande förutsättningar.

Detaljplanen begränsar elnätstationens maximala storlek inom inom det angivna användningsområde E1. Flexibilitet i elnätstationens lokalisering leder till ett säkerställt genomförande.

Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande avseende befintligt avtalsservitut för transformatorstationen.

Avfall

Utvändiga avfallsbehållare, vid Körsbärsvägen, föreslås hamna i ett läge som ur tömningssynpunkt är ungefär likadant som dagens situation där behållarna nås från gatan över gångbana. Det finns flera orsaker till att denna placering föreslagits:

- Omfattningen av föreslagen byggnation är så stor att nybyggnadsregler kommer att gälla vilket för avfallshanteringen innebär att avfallsbehållarna måste vara tillgängliga, något de inte är i dag. Tillgänglighet handlar om avstånd respektive markens lutning.*

- *Det ökade antalet lägenheter medför fler behållare liksom kravet om matavfallsinsamling. Den nuvarande platsen är inte lämplig i detta avseende.*
- *Tomten är bebyggd och planförslaget ändrar inte befintliga fysiska förutsättningar i relevanta delar.*
- *Trafikkontoret medger inte att sopbilar backar.*
- *Förutsättningar för tömning av behållare när det gäller angöring och avstånd mellan sopbil och behållare är i stort sett desamma som i dag.*

SVOA har pekat på en alternativ placering av behållarna utanför det största husets norra gavel. Den placeringen bedöms inte vara möjlig då den inte är tillgänglig samt kräver att sopbilar backar. Det ligger också flera ledningar där och platsen ligger vid sidan av naturliga gångstråk. Det senare är en nackdel för avfallshantering. SVOA framförde sin oro för att exempelvis arbetsmiljökrav kan bli ett hinder i senare skede. Frågor om avfallshantering kommer senare att behandlas i ett bygglovsärende enligt då gällande lagar och regler.

Plantekniska frågor

Parkeringsplatser finns idag i garaget samt på fastighetens norra sida och används till största delen av externa hyresgäster. Vissa platser i garaget används av SSSB. Studenterna har i allmänhet inte bil. Fastigheten innehåller flera garagevåningar vilket ger goda möjligheter att tillskapa det antal cykelparkeringsplatser som det finns behov av samt ger möjlighet att ha några bilparkeringar kvar. Student- och ungdomsbostäder behöver enligt beslut i staden budget för 2015 endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Detaljplanen möjliggör för avstyckning av garaget om det skulle visa sig att de resterande bilparkeringarna är överflödiga ur fastighetsägarens perspektiv.

Principsektion B på plankartan justeras för att tydliggöra användning av mark för teknisk anläggning (E1 på plankartan) respektive bostadsändamål (B1).

Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen att principsektion A och B har missvisande namn. Sektionerna redovisar användning av mark genom planområdet. Sektioner redovisar byggrättens siluett för att tydliggöra byggnadens komposition och göra plankartan mer läsbar.

Övrigt

Trafikförvaltningen undrar hur stadens skrivelse i samrådsredogörelsen om trafikmängden i Stockholms innerstad och trafikprognosmodeller i projektet förhåller sig till stadens framkomlighetsstrategi.

Stadens framkomlighetsstrategi syftar till att ge styrande principer för hur vi ska prioritera i stora och små beslut om stadens vägar och gator, för att bidra till ett effektivt, tryggt, miljövänligt och hälsosamt Stockholm, i linje med visionen och översiktsplanen. I takt med att Stockholm växer har man identifierat att efterfrågan på resor inom stadens gränser kommer med all sannolikhet att vara större än den fysiska kapaciteten i transportsystemet. En viktig planeringsinriktning är således att genom god planering minska behovet av att resa. Tillväxten innebär att stadens gator och spår kommer att behöva transportera fler människor och mer gods på samma yta som i dag, och utan försämrad reskvalitet. Därför behöver vi främja utvecklingen av de trafikslag som är yt- och transporteffektiva. Strategin anger att en förtätad stad ger både en varierad stadsmiljö där flera punkter kan nås till fots eller cykel, och underlag till en frekvent, kapacitetsstark kollektivtrafik i alla stadens delar.

Student- och ungdomsbostäder behöver enligt beslut i staden budget för 2015 endast förses med de parkeringar som krävs ur tillgänglighetssynpunkt. Staden anser att det inte behövs tecknas något avtal specifikt kring detta utan hänvisar till parkeringspolicyn och det beslut som fattades 2015.

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. Studentbostäder på platsen kan även bidra att skapa en omväxlande stadsbygd med mer liv och rörelse i direkt anslutning till KTH Campus, som är en viktig del i Vetenskapsstaden tillsammans med Stockholms universitet och Karolinska institutet.

Planförslaget ger möjlighet att öka tryggheten samt 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.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att planförslaget, till stora delar, gått inkomna synpunkter till mötes. Byggnaderna mot spårområdet har sänkts, och en större del av den ursprungliga byggnadskroppen bevaras. Utdragningarna har tagits bort. Den föreslagna fasadgestaltningen har fått ett mer sammanhållet uttryck, och bedöms väl anpassad till ursprungliga byggnadskroppar och stadsrummet. Planförslaget visar en god relation mellan ursprungliga byggnadskroppar och påbyggnaderna i höjdskala samt gestaltning. Höjdskillnaderna i topografin är fortsatt avläsbar där förslaget tar hänsyn till stadslandskapet. Planförslaget bedöms anpassat till riksintresset för kulturmiljövården, samt befintlig byggnads övriga kulturvården.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförda revideringar, under planprocessen, innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Maria Sahlstrand
planchef

Giuliana Conciauro
stadsplanerare