

Utställningsutlåtande

Detaljplan och MKB för Masugnen 5 och 7 i stadsdelarna Mariehäll och Ulvsunda Industriområde i Stockholm Dp 2011-04316

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Utställning	3
Synpunkter inkomna under utställning	4
Statliga och regionala myndigheter och förbund	4
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	13
Övriga remissinstanser	15
Sakägare.....	16
Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts	18
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	18

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att omvandla mark med verksamheter och kontor till en del av en blandad stad med cirka 370 nya bostäder, lokaler i bottenvåningar, förskola och park. Syftet är också att tillgängliggöra strandområdet och Bällstaviken för allmänheten genom en sammanhängande strandpark med gångstråk. Kopplingarna till omkringliggande stadsdelar stärks för att skapa en mer integrerad och tryggare stadsdel. Mark reserveras även för en gång- och cykelbro över Bällstaviken.

Planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen ställdes ut 20180926 – 20181024. Under utställningen har 14 yttranden inkommit. Stockholm exergi, Trafikverket och Storstockholms brandförsvaret har ingen erinran. Länsstyrelsen, Trafikförvaltningen

Stadsbyggnadskontoret

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

och några boende i Sundbyberg är negativa till planförslaget. Flera är positiva till planförslaget eller har synpunkter i sak.

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen innebär att det finns risk att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser utifrån att strandskyddet avses upphävas inom parkmark. Länsstyrelsen bedömer också att bebyggelsen kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet, med hänsyn till markföroreningar, geoteknik och buller. 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 §.

Trafikförvaltningen har inkommit med synpunkter rörande plankorsningens utformning och signalreglering samt bullerberäkningarna gällande Tvärbanan. De vill att ett genomförandeavtal ska undertecknas avseende utformning av plankorsningen som påverkar Tvärbanan. De för även fram behovet av kollektiv båttrafik och vikten av korrekt hantering av grundvatten för att inte försämra markstabiliteten.

Andra yttranden som har kommit in är önskemål om större förskola, större friyta för förskolebarn, önskemål om hyreslägenheter, LSS-lägenheter och högre parkeringstal.

Bostadsrättsföreningen Bällstavik önskar att plankorsningens utformning vid Tvärbanan tydliggörs. Boende i Sundbyberg vill att bebyggelsens våningsantal sänks eller delas upp i mindre volymer för att ytterligare minska skuggningen av strandparken i Sundbyberg.

Kontoret bedömer att inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget inför antagande:

Plankartan kompletteras med mer preciserade bestämmelser om geoteknik och GATA. Utredningar om buller, trafik och markmiljö revideras. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras och förtydligas utifrån de reviderade utredningarna. Solstudier redovisas tydligare i planbeskrivningen. Miljökonsekvens-beskrivningen kompletteras med ett avsnitt om strandskydd under övriga miljöaspekter.

Med ovan föreslagna ändringar föreslår kontoret att förslaget till detaljplan antas.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att omvandla mark med verksamheter och kontor till en del av en blandad stad med cirka 370 nya bostäder, lokaler i bottenvåningar, förskola och park. Syftet är också att tillgängliggöra strandområdet och Bällstaviken för allmänheten genom en sammanhängande strandpark med gångstråk. Kopplingarna till omkringliggande stadsdelar stärks för att skapa en mer integrerad och tryggare stadsdel. Mark reserveras även för en gång- och cykelbro över Bällstaviken.

Detaljplanen möjliggör bebyggelse i 6 till 9 våningar i en punkthusstruktur i norr och en halvsluten kvartersstruktur i söder med indragna våningar. Förslaget innebär en högre bebyggelse mot Karlsbodavägen och en lägre mot vattnet. Då kvarteren har ett exponerat läge mot Karlsbodavägen och mot Bällstaviken och Sundbyberg är det av stor vikt att fasader utformas så att kvarteren erhåller en hög arkitektonisk kvalitet.

Detaljplanen syftar även till att hantera dagvatten, översvämningsrisker, markföroreningar, grundläggning och bulleråtgärder.

Detaljplaneförslaget överensstämmer med Stockholms översiktsplan. Projektet är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål. Detaljplanen genomförs med normalt planförfarande enligt plan- och bygglag (2010:900).

Stockholms stad har efter plansamrådet bedömt att detaljplanen kan innebära en betydande miljöpåverkan och beslutade att en miljöbedömning därför behövde göras. Planförslaget har kompletterats med en miljökonsekvensbeskrivning som har varit ute på samråd.

Utställning

Aktuell detaljplan och miljökonsekvensbeskrivning ställdes ut under perioden 2018-09-26 – 2018-10-24. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2018-09-26. Planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen visades i Tekniska Nämndhuset, Flemmingsgatan 4, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under utställning

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

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen innebär att det finns risk att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser utifrån att strandskyddet avses upphävas inom parkmark. Länsstyrelsen bedömer också att bebyggelsen kan bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet, med hänsyn till markföroreningar, geoteknik och buller.

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 §.

Länsstyrelsen har i utställningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

Strandskydd

Kommunen vill upphäva strandskydd för parkmark, PARK inom område som nu ingår i stadsplanen Pl 7339, fastställd i februari 1975. Av bestämmelserna i 10 a § lag om införande av miljöbalken följer att strandskydd inträder när en stadsplan detaljplan ersätts av en ny detaljplan. Normalt upphävs inte strandskydd för parkmark. Om det finns särskilda skäl att strandskyddet behöver upphävas anser Länsstyrelsen att kommunen behöver motivera detta. Länsstyrelsens bedömning är annars att eventuella åtgärder inom parkmarken bör kunna hanteras med dispens.

Hälsa och säkerhet

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att kommunen innan detaljplanen antas behöver säkerställa att de klorerade kolväten som påträffats inom fastigheten Archimedes 1 i framtiden inte sprids till planområdet och ger upphov till en föroreningssituation som kan utgöra en hälsorisk för framtida boende.

De lägre halter av klorerade kolväten som påträffats inom kvarteret Masugnen indikerar att det förekommer en spridning från Archimedes 1 mot det aktuella planområdet inom kvarteret Masugnen.

Det går av ovanstående anledning inte att utesluta att föroreningsspredning från Archimedes 1 i framtiden kan ge upphov till en föroreningsituation inom kvarteret Masugnen som utgör en hälsorisk för framtida boende.

Geoteknik

I planbeskrivningen anges att vid ytterligare belastning i området vid Bällstaviken som t.ex. uppfyllnader och trafiklast rekommenderas att en skärm med kalkcementpelare eller spont installeras längs strandparken. Detta anges även i de bägge geotekniska utredningarna som gjorts för Masugnen 5 respektive Masugnen 7. (Structor 2016-12-22 reviderade 2018-02-21)

I de geotekniska utredningarna anges också att uppfyllnader planeras intill Bällstaviken. Länsstyrelsen tolkar att utfyllnaderna kan behövas för att klara planens utformning. Utfyllnaden nämns dock inte i planbeskrivningen, men om uppfyllnader behövs anser Länsstyrelsen att skyddsåtgärder avseende strandparken tydligt behöver regleras i plankartan.

I planbeskrivningen och i de geotekniska utredningarna (Structor 2016-01-29, reviderade 2018-05-09) anges att planerad bebyggelse innebär att ytterligare last tillförs, men att detta inte ska påverka stabiliteten om byggnaderna grundläggs på fast botten med exempelvis pålar. Eftersom grundläggning på fast botten eller likvärdigt är en förutsättning för att stabiliteten ska kunna garanteras behöver detta, enligt Länsstyrelsen också regleras med planbestämmelser.

I planförslaget finns nu en geoteknisk planbestämmelse, men Länsstyrelsen anser att denna är för ospecifik och kommer vara svår att följa upp. Dess lydelse är ”där så krävs ska marken stabiliseras och fyllas upp med tekniska åtgärder så att risken för skred och sättningsskador undviks.” Enligt Länsstyrelsen behöver det också tydligare framgå att skred och sättningsskador inte ska uppstå inom planområdet, inte bara att det ska undvikas.

Buller

Markbuller

Länsstyrelsen anser att det inte går att säkerställa att planförslaget blir lämpligt för människors hälsa med avseende på markbuller. Bullerutredningen från 2015 (Acoustic consulting and design, ACAD) har uppdaterats 2018-05-07. Här framgår det att med den aktuella planlösningen uppfyller Masugnen 7 riktvärdena för ZON B utan extra åtgärder och att med åtgärdsförslag bedöms även Masugnen 5 klara riktvärdena för ZON B i enlighet med Boverkets rapport 2015:21, Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning – en vägledning. Länsstyrelsen anser att lösningen kan ses acceptabel om detta är möjligt.

Det framgår inte om riktvärdena förutsätter att kringliggande planerad bebyggelse avses tillkomma, såsom bebyggelse inom Archimedes 1. Länsstyrelsen anser att detta behöver förtydligas, så att inte planerad omkringliggande bebyggelse utgör en förutsättning för att bullersituationen kan bedömas som acceptabel.

De bullervärden som anges gällande influensområdet för markbuller på sida 25 i planbeskrivningen, 45–50 dB(A) stämmer inte överens med vad som anges i utbredningskartan, tillhörande reviderade markbullerberäkningar för Bromma flygplats från 24 februari 2017. Enligt dessa ligger området inom ett område med markbullernivåer på 50–55 dB(A) både dag- och kvällstid för beräkningsåret 2038. Vilken beräkning som bullerutredningen utgått från är också svårt att följa. Länsstyrelsen anser därför att om det visar sig att fel ingångsvärden använts, behöver beräkningar göras om och planförslaget eventuellt omarbetas utifrån detta.

Länsstyrelsen vill också erinra om att 45 dB(A) för markbuller bör innehållas både dag- och kvällstid på den bullerdämpade sidan om byggnader klarar kriterier enligt ZON B, enligt Boverkets rapport 2015:21. Länsstyrelsen uppfattar att beräkningarna är gjorda för buller kvällstid. Länsstyrelsen anser därför att planhandlingarna också bör kompletteras med bullerberäkningar för markbuller dagtid och att eventuella åtgärder ska föreslås vid behov.

I planförslaget har bestämmelser om trafikbuller infogats. Vad gäller markbuller, har ingen planbestämmelse motsvarande trafikbuller infogats, vilket Länsstyrelsen anses behövas för att säkerställa att bebyggelsen inte blir olämplig avseende människors hälsa, bl.a. utifrån ovan nämnt, att markbullret kan vara högre än vad som anges i aktuella planhandlingar. Länsstyrelsen anser att en bestämmelse också kan ses som nödvändig, då det enligt figur 4 i bullerutredningen framstår som att utredningen ger förslag på lägenhetslösningar för att riktvärden för markbuller ska kunna uppfyllas. Eftersom det inte går att styra lägenhetsstorlekar eller utformning i detaljplan ser Länsstyrelsen att det skulle kunna vara möjligt att det tillkommer fler lägenheter där riktvärden överskrids, t.ex. om det planeras för fler enkelsidiga små lägenheter.

Trafikbuller från väg- och järnväg

Länsstyrelsen delar Trafikförvaltningens bedömning att det behöver framgå vad bullerutredningens (ACAD) beräkningar utgår från och att om det visar sig att fel ingångsvärden använts, behöver beräkningar göras om och planförslaget eventuellt omarbetas utifrån detta.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Länsstyrelsen anser att även miljökonsekvensbeskrivningen behöver uppdateras utifrån synpunkter ovan. Den ska, med fördel också kompletteras med en mer utförlig text om strandskydd

gällande syfte, förutsättningar, motivering kring upphävande samt konsekvensbeskrivning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Vad gäller strandskyddets upphävande inom parkmark vidhåller kontoret att det ska upphävas. De särskilda skälen för upphävandet finns i planbeskrivningen och strandskyddet kommer även tas upp i Miljökonsekvensbeskrivningen under övriga miljöaspekter. De särskilda skälen som åberopas är att marken är ianspråktagen för kontorsbebyggelse och är hårdgjord med asfalt, det andra särskilda skälet är att behovet av bostäder, en allmäntillgänglig gång- och cykelbro och en allmäntillgänglig strandpromenad är ett mycket angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses någon annan stans. Staden kommer att vara huvudman för allmän platsmark. För att underlätta drift och skötsel av allmän platsmark är det viktigt att upphäva strandskyddet inom parkområdet. Allmänhetens tillgänglighet till strandområdet ökar och naturvärdena säkerställs genom inventering av träd och i exploateringsavtalet.

Planbeskrivningen förtydligas angående sanering av markföroreningar på Archimedes 1. Genomförandet av Archimedes 1 förutsätter att sanering av markföroreningar sker.

Wescon har reviderat och utvecklat resonemangen i riskbedömningen för Masugnen 5 och 7 angående CVOC (klorerade kolväten). Av den reviderade riskbedömningen framgår att nivåer av klorerade lösningsmedel inom Masugnen 5 och 7 kommer fortsättningsvis vara säkra även om källområdet inom Archimedes 1 inte saneras inom överskådlig tid. Föroreningsmängden/transporten av CVOC till Masugnen 5 och 7 kan mer än fördubblas utan att miljö- eller hälsorisker överskrider säkra nivåer. Det finns goda marginaler i bedömningen för variationer i halter inom korta tidsintervall.

Plankartans planbestämmelse om grundläggning och uppfyllnad ersätts med en planbestämmelse som är mer preciserad. ”Grundläggning och uppfyllnad ska ske med hänsyn till platsens geotekniska förutsättningar så att skred och sättningar inte uppstår. Grundläggning görs till fast grund. Uppfyllnader ska göras med lättfyllning, förstärkning med kalkcementpelare eller liknande åtgärd.”

Bullerberäkningarna utgår endast från befintlig bebyggelse som förutsättning, d v s planerad bebyggelse ingår inte. Bullerutredningen utgår från projektspecifika bullervärden som Swedavia har tagit fram för projektet under 2018. Markbullret är beräknat utifrån kvällsvärden då det är de som är dimensionerande. Bullerutredningen har uppdaterats med nya beräkningar för buller från spårtrafik och i planbeskrivningen förtydligas resonemangen om buller.

Plankartan kompletteras med en planbestämmelse om buller enligt följande. ”Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ska orienteras mot en ljuddämpad sida där buller från industri/annan verksamhet inte överskrider Leq 45 dBA och ha tillgång till uteplats med en ljudnivå som inte överskrider Leq 45 dBA.”

Miljökonsekvensbeskrivningen revideras utifrån reviderad bullerutredning och reviderad plankarta med preciserade bestämmelser.

Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting

Då detaljplanen förutsätter påverkan på landstingets anläggning behöver ett genomförandeavtal träffas som reglerar bl.a. utformning, genomförande och kostnadsfördelning. För att kunna ta fram ett sådant avtal behöver trafikförvaltningen involveras i den fortsatta utredningsprocessen.

Planförslaget innebär att en lokalgata byggs parallellt med Tvärbanan öster om denna och att infarterna till fastigheterna ersätts med en plankorsning. Trafikförvaltningen konstaterar att det på sträckan finns många korsningspunkter. Flera av dessa har en tveksam utformning utifrån trafiksäkerhets- och siktförhållanden. Utifrån landstingets och stadens mål om att öka andelen hållbara transporter i staden är det positivt att staden ser över trafiklösningarna i samband med den här exploateringen.

Principen för en sådan översyn bör vara att prioritera upp gång, cykel och kollektivtrafik och att prioritera ner biltrafiken i linje med stadens trafikslagshierarki. Utifrån den principen är det logiskt att koncentrera biltrafikens korsningspunkt med spårvägen till en – Smältvägen. Men att tillåta fler korsningspunkter för gång och cykel. Biltrafikens korsningspunkt koncentreras till Smältvägen där åtgärder bör genomföras för att förbättra sikt och trafiksäkerhet. Lokalgatan till bostäder öster om Tvärbanan utförs dubbelriktad utan någon korsningspunkt mellan spårvägs- och biltrafik norr om Smältvägen. En sådan utformning ligger i linje med de trafiksäkerhetskoncept och trafiksäkerhetsdokument för Kistagrenen som har tagits fram i samverkan med berörda kommuner. En liknande utformning finns längs Alviksvägen för Nockebybanan med goda trafiksäkerhets- och framkomlighetserfarenheter.

Eftersom den tillkommande bebyggelsen i den här och kommande detaljplaner kommer att öka trafikflödena på platsen är det rimligt att en lite mer övergripande översyn görs av trafikflödena i området. I synnerhet behöver korsningspunkterna med spårvägen detaljstuderas. En sådan studie behöver utföras som ett integrerat arbete där signalreglering, geometrisk utformning och

siktförhållanden studeras som en helhet och inte styckevis och delat. Trafikförvaltningen ser fram emot att delta i ett sådant arbete.

Planförslaget innebär att gång- och cykelpassagen över Karlsbodavägen och Tvärbanan vid Masugnen 8 behålls men justeras något. Trafikförvaltningen vill i detta sammanhang lyfta att det ur trafiksäkerhetssynpunkt är viktigt att denna, och korsningen norr om plattformen, regleras med wig-wag-signal och att gångfällorna utformas så att korsande riktas med sikten mot vänster över första korsande spåret eftersom det är där den omedelbara första faran finns. Även i denna fråga krävs samråd med trafikförvaltningen.

Båttrafik

Trafikförvaltningen lyfte i yttrandet till miljökonsekvensbeskrivningen att en hållplats för kollektivtrafik på vatten behöver planeras söder om en framtida gång- och cykelbro och att förvaltningen önskar en fortsatt dialog med staden om läge eftersom det inte är fastställt ännu. Staden svarade i samrådsredogörelsen att ett hållplatsläge för båttrafik planeras att lokaliseras inom utvecklingsområdet Bällsta hamn söder om aktuellt planområde och att dialog kan ske inom detta projekt. Trafikförvaltningen vill lyfta betydelsen av att koppla kollektivtrafiken på vatten med kollektivtrafiken på land för att denna ska bli attraktiv. Inom aktuell detaljplan finns relativ närhet till Tvärbana och buss vilket bör beaktas i valet av hållplatsläge.

Störningar och risker

Buller och vibrationer

Trafikförvaltningen kan vid utställningen konstatera att bullerutredningen har betydande brister som gör att den måste göras om.

Spårtrafik

I bullerutredningen från ACAD redovisas 70 dB(A) maximal ljudnivå från spårtrafiken vid mest utsatta fasad och våning. Det framgår inte vilken tågtyp man använder i rapporten, vilket försvårar en kontroll. Resultaten i den underliggande rapporten skiljer sig från våra egna överslagsberäkningar samt bullerkartläggning. Dessutom ligger en spårväxel precis bredvid planområdet som inte ser ut att vara beaktad i beräkningen, denna behöver inkluderas i beräkningen och beskrivas i planbeskrivningen.

Vägtrafik

Enligt bullerutredningen beräknas maximal ljudnivå från vägtrafik uppgå till 70 dB(A) vid mest utsatta fasad och våning. Detta

stämmer inte heller med egna överslagsberäkningar. Utredningen ser inte ut att ta hänsyn till tung trafik/bussar, som man i tabell 3 skriver är beaktat.

Stomljud

I stomljudsutredningen konstateras att Trafikförvaltningens riktvärde på stomljud kan komma att överskridas.

Trafikförvaltningen anser att en marginal om 5 dB(A) är att rekommendera eftersom de beräkningsmodeller som finns tillgängliga är alltför osäkra. Eftersom det rör sig om en växel är 25 dB(A) LA max, SLOW ett lämpligt målvärde för dimensioneringen.

Exploatören ska ta fram riskanalys för grundläggningsarbeten och hur dessa påverkar spåret.

Dagvattentutredningen anger att den nya exploateringen inte bedöms försämra förutsättningarna för Tvärbanan ur ett dagvattenperspektiv. Trafikförvaltningen vill i detta sammanhang lyfta att det är viktigt att ingen dränering utförs på en nivå som understiger dagens grundvattennivå eftersom marken är mycket sättningsbenägen.

Stabilitetspåverkan vid utförandet måste utredas i följande skeden.

Avtal

Genomförandeavtal mellan exploatören och trafikförvaltningen behöver tecknas innan detaljplanen antas. Beroende på hur gatan, som går parallellt med spårområdet, utformas med bl.a. stödmurar och upptagande av höjdskillnader mm. Kan kommunen behöva teckna ett förvaltningsavtal med trafikförvaltningen.

Plankartan

Planbestämmelsen GATA – För den del av gatan som inrymmer spårväg måste beteckningen ”Gata” kompletteras med att omfatta spårtrafik motsvarande vad nu gällande plan Dp 2007-36057-54 anger.

Genomförande

Ombyggnationen av korsningen mellan Masugnen 5 och 7 ska planeras så att genomförandet påverkar trafiken på minsta möjliga vis. Samråd ska ske med trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen vill lyfta att Tvärbanan från slutet av april 2019 till slutet av sommaren 2020 kommer att trafikeras med enkelspår norr om Karlsbodavägen till norr om Johannesfred. Under denna tid är det särskilt viktigt att byggnationen inom planområdet inte

påverkar framkomligheten för Tvärbanan eftersom enkelspårdriften medför en kraftigt ökad störningskänslighet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Genomförandeavtal med Trafikförvaltningen kommer att tecknas av exploitörerna JM och Skanska. Ambitionen är att detta görs innan detaljplanen antagits.

Flera av synpunkterna berör projektering och genomförande och är sådant som inte regleras i detaljplan. En del av synpunkterna rör förhållanden utanför planområdet. Dessa kan heller inte hanteras i denna detaljplan. Staden för gärna en dialog med Trafikförvaltningen om den framtida bebyggelseutvecklingen i Ulvsunda industriområde intill Tvärbanan.

Detaljplanen reglerar endast korsningens läge, utbredning och användning, och inte utformningsfrågor. Trafikförvaltningen har varit remissinstans även under samrådet och dialog har hållits efter det. Möte har hållits med Trafikförvaltningen efter utställning och staden ska återkomma med signalprojektering för plankorsningen. Detaljprojektering av plankorsningen för systemhandling och bygghandling kommer att ske i samråd med Trafikförvaltningen.

Tre överfarter ersätts av en ordnad plankorsning med allmän gata. Det är inte möjligt att hänvisa all biltrafik till Smältvägen då det inte går att ordna en vändplan vid Masugnen 8. Den planerade lokalgatan är dubbelriktad. Att enbart ha Smältvägen som utfart för all biltrafik bedöms även försvåra framkomligheten i området. Plankorsningen vid Smältvägen ligger utanför planområdet och hanteras i samband med den fortsatta utvecklingen av Ulvsunda industriområde och de detaljplaner som följer utav den.

Anslutande gångbanor till övergångarna för fotgängare ändras, ambitionen är att undvika förändring i Trafikförvaltningens anläggning. Projektering för systemhandling och bygghandling återstår dock. (Berör även detaljplanerna för Archimedes 1 och Masugnen 1).

Ett hållplatsläge för båttrafik planeras att lokaliseras i detaljplanen för Masugnen 1 söder om aktuellt planområde och dialog kan ske inom det projektet. Även den detaljplanen har ett läge nära Tvärbanans hållplats.

Plankartan revideras så att en precisering för GATA överensstämmande med Dp 2007-36057 görs.

Dialog har förts med Trafikförvaltningen om bullerutredningen efter utställningen. Bullerutredningen har reviderats med nya beräkningar för spårtrafik. I bullerutredningen tydliggörs att det är tågtyp A32 som beräkningarna utgår ifrån.

Vad gäller stomljud utgår genomförda beräkningar från riktvärdet på 30 dB(A) LA max, SLOW och har en marginal på 3 dB(A) eller mer. De flesta passager kan klara en marginal på 5 dB(A).

Trafikverket

Planområdet berör riksintressen för luftfarten, dels Bromma flygplats, dels LFV:s CNS-system. Under förutsättning att hänsyn tas till LFV:s och Swedavias yttranden har Trafikverket inga synpunkter på rubricerad detaljplan. Några andra riksintressen för kommunikationsanläggningar berörs inte av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Hänsyn har tagits till Luftfartsverkets och Swedavias synpunkter i samband med omarbetning av planförslaget vad gäller bebyggelsestruktur och byggnadshöjder. De har inte yttrat sig under utställningen.

Storstockholms brandförsvär

Olycksrisker

Inför tidigare yttranden genomfördes en riskidentifiering avseende olycksrisker inom planområdet och i dess närhet. Utifrån riskidentifieringen fann Storstockholms brandförsvär (SSBF) ett antal riskkällor som bedömdes kunde påverka risknivån inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret (SBK) har låtit sakkunnig genomföra en riskbedömning.

Utifrån genomförd analys bedömdes de identifierade riskerna inte innebära någon betydande påverkan mot det aktuella planområdet. Risknivån bedömdes vara acceptabel och inga åtgärder bedömdes nödvändiga att genomföra. SSBF gör ingen annan bedömning avseende hanteringen av olycksrisker inom planområdet och i dess närhet.

Räddningsinsatser

Tillgängligt underlag anger att byggnaderna är åtkomliga för räddningstjänsten via lokalgata i anslutning till byggnaderna. Avstånd mellan uppställningsplats på de båda lokalgatorna och angreppspunkter är mindre än 50 meter. SSBF har inga anmärkningar på åtkomligheten ur ett räddningstjänstperspektiv.

Fortsättningsvis anges i handlingarna att utrymning av bostadslägenheter i respektive byggnad sker via Tr2-trapphus, vilket utgör den enda utrymningsvägen. Detta accepteras som den enda utrymningsvägen då byggnadernas våningsantal som mest uppgår till 9 våningar. Utrymning från garage sker via brandtekniskt avskilda trapphus samt via garageport. Likaså här har SSBF inga synpunkter på planerad utrymningsstrategi.

Viktigt att beakta är tillgången till brandvatten samt om det planerade garaget under jord avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomligheten ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Garaget är inte körbart, men klarar utrymning och att dra fram vatten. På Masugnen 7 finns en öppning i kvartersstrukturen i söder som underlättar åtkomst till innergård.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi har inget att erinra.

Fastighetskontoret, utvecklingsavdelningen

Inom kvarteret Masugnen 7 planeras för en förskola. Förskolan är tänkt att bestå av fyra avdelningar samt en gård på 1100 m².

Eftersom bostäderna upplåtes i bostadsrättsform är det fastighetskontorets uppdrag att förvärva lokaler samt att upprätta ett nyttjanderättsavtal med bostadsrättsföreningen för förskolegården. Förskolelokalerna hyrs sedan ut till stadsdelen.

Generellt anser fastighetskontoret att 15 m² friyta per barn är i minsta laget. Fastighetskontoret och stadsdelsförvaltningen förespråkar även förskolor med åtta avdelningar istället för fyra där underlag finns då lokalerna annars riskerar bli onödigt dyra för stadsdelen att hyra.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Fastigheternas yta är begränsad mellan tvärbana och Bällstaviken. Staden har prioriterat en allmänt tillgänglig strandpark framför utökad kvartersmark. Antalet avdelningar på förskolan uppfyller det behov på förskoleplatser som projektet alstrar. Antalet avdelningar är avstämt med Stadsdelsförvaltningen inför samrådet och något annat behov har inte framkommit sedan dess. En förskola med åtta

avdelningar bedöms inte få plats inom föreslagna fastigheter om en friyta om minst 15 kvm ska uppfyllas.

Stadsbyggnadskontoret har utgått från Stadsdelsförvaltningens krav om minsta friyta per barn på 15 kvm. Då hela innergården har en flexibel användningsbestämmelse och planbestämmelsen är utformad så att den anger minsta totalyta om 1100 kvm friyta så finns möjlighet att göra förskolegården större.

Rådet för funktionshinderfrågor

En analys av funktionshinderaspekten saknas. Området innehåller ca 400 bostäder och borde kunna innehålla minst 20 LSS-lägenheter. Rådet förutsätter att en gång- och cykelbro utförs enligt stadens riktlinjer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsdelsförvaltningen har varit remissinstans och har inte framfört ett behov av LSS-lägenheter inom planområdet. Under planarbetet har förutsättningar skapats för att i fortsatt arbete med projektering kunna uppnå en tillgänglig miljö för alla. Om gång- och cykelbron genomförs kommer det att ske enligt stadens riktlinjer.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker de förändringar som redovisats i utställningsskedet. En ledamot lämnade särskilt yttrande. Förslaget till detaljplan för Masugnen 5 och 7 har till utställningsskedet förändrats på flera väsentliga punkter. Planens struktur är nu utformad till att i högre grad vara en förmedlande länk mellan den låga punkthusbebyggelsen i angränsande Masugnen 8 och de punkthusliknande gavlarna ut mot Bällstaviken på Sundbybergssidan.

Husen tar upp riktningen och strukturen från kvarteren i Masugnen 8, och följer vägens kurvatur vilket gör att ett tydligt gaturum skapas. Entréparken, ytan mellan Masugnen 5 och 7 får bättre solljusförhållanden och bättre proportioner. Gårdarna har blivit större och rymligare. Skönhetsrådet anser att detaljplanens utformning har förbättrats avsevärt sedan samrådsskedet och välkomnar huvuddragen i den.

Ytorna mellan husen har blivit större och tidigare skuggproblem från höga fasader har blivit mindre än i tidigare förslag. Dock kvarstår skuggproblematiken för gården i Masugnen 7, där förskolegård ingår. För att nå ett tillfredsställande resultat bör huset sänkas ytterligare. Rådet menar vidare att förskolegårdens friyta med 15 kvm per barn är för liten.

Ledamots särskilda yttrande

Kontors- och industribyggnaderna inom planområdet är i gott skick och borde ha specificerats i planbeskrivningen. Det är arkitektoniskt värdefulla byggnader med gedigna detaljer och flexibla planlösningar som på ett intressant sätt skulle kunna samspela med ny bostadsbebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har utgått från Stadsdelsförvaltningens krav om minsta friyta per barn på 15 kvm. Då hela innergården har en flexibel användningsbestämmelse och planbestämmelsen är utformad så att den anger minsta totalyta om 1100 kvm friyta så finns möjlighet att göra förskolegården större.

Övriga remissinstanser**Bromma hembygdsförening**

Bromma hembygdsförening anser att den omarbetade detaljplanen är väl utformad för den aktuella platsen.

Hyresgästföreningen Bromma-Ekerö

Hyresgästföreningen vill att minst 50 % av de tillkommande lägenheterna blir hyresrätter men är positiva till lokalerna i bottenvåningarna.

Föreningen tycker att radonhalt ska mätas och redovisas noggrant vid bygge och är fundersamma över att det är 14 meter från fasad till spårmitten. Det kan vara farligt nära med tanke på de lekande barnen i området.

Vidare anser föreningen att parkeringstalet bör ökas från 0,4 till 0,9, främst med tanke på att arbeten finns på olika platser och att barnfamiljer har cirka två barn som har aktiviteter osv. Föreningen anser även att det måste finnas två brandutgångar och inte bara en.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det är ett politiskt beslut om upplåtelseformernas andel mellan bostadsrätt och hyresrätt. Vid exploatering på stadens mark finns större möjligheter att reglera detta, till exempel genom krav vid markanvisning och exploateringsavtal. Detaljplaner får inte reglera upplåtelseformer.

Masugnen är beläget inom ett område som har låg risk för radon och marken utgörs i stora delar av ett mäktigt lerlager. Exploatören ansvarar för mätningar under genomförandet.

En riskutredning har tagits fram i samband med planarbetet och slutsatsen är att projektet innebär en låg risk för urspårning. Övergångar över Tvärbanan kommer att vara reglerade, utformningen av övergångarna kommer att göras trafiksäkra och spårområdet kommer fortsatt att vara inhägnat.

Vad gäller parkeringstal följer projektet Stockholms stads riktlinjer för gröna parkeringstal och mobilitetsåtgärder. Det goda kollektivtrafikläget i närheten av hållplats för Tvärbanan möjliggör alternativa färdsätt.

Husen är utrustade med TR2 trapphus vilket innebär att det finns två utrymningsvägar.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad ser positivt på en fortsatt omvandling av stadsdelen Mariehäll/Ulvsunda industriområde och att ett ökat antal bostäder i området tillkommer. En sådan omvandling bidrar till en positiv utveckling även för Sundbybergs stad.

Detaljplaneförslaget är nu bättre anpassat till den planerade gång- och cykelbron, vilken redan är reglerad i gällande detaljplan på Sundbybergs sida. Sundbybergs stad uppskattar de justeringar i aktuellt detaljplaneförslag där våningshöjd och bebyggelsen har sänkts och anpassats till strandparken och bostadskvarteren i Sundbybergs stad. Justeringen minskar den negativa skuggeffekten som tidigare föreslagen bebyggelse skapade.

Att Stockholms stad fortsätter att utveckla den södra delen av Bällstaån genom att utveckla en trivsamt stads promenad längs med stranden är positivt. Sundbybergs stad önskar ha en fortsatt dialog med Stockholms stad kring utvecklandet av strandpartierna längs Bällstaån och Bällstaviken och det möjliga genomförandet av bropassagen över stadsgränsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Staden ser fram emot en fortsatt dialog med Sundbyberg kring utvecklandet av strandpartierna längs Bällstaån och Bällstaviken samt det möjliga genomförandet av gång- och cykelbron över Bällstaviken. Det pågår även planarbete för Bällsta hamn söder om Masugnen 5 och 7.

Sakägare

Bostadsrättsföreningen Bällstavik

Trots att förslaget har omarbetats avseende konsekvenserna vid extremregn kvarstår oklarheter om utformningen av den nya gemensamma utfarten, med hänvisning till den pågående projekteringen av den nya lokalgatan. För att Brf Bällstaviks medlemmar ska kunna vara helt positiva till det nya planförslaget, måste en färdig och betryggande lösning på problemen vid den nya utfarten preciseras. Föreningen har stor respekt för att många uppkommande problem bara kan lösas under byggskedet, men menar att den här frågan inte kan lämnas till en framtida okänd lösning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Staden har en fortsatt dialog med Trafikförvaltningen vad gäller utformningen av korsningen. Staden kommer att hålla er informerade om vad den dialogen resulterar i.

Boende på Hamngatan 17B i Sundbyberg

Ser att höjden minskat sedan samrådet men anser fortfarande att förslaget är för högt och sammanhållet. Vederbörande anser att från dess lägenhet på andra sidan Bällstaviken kommer förslaget att uppfattas som en sammanhållen hög mur som skymmer horisonten över en lång sträcka.

Den boende föreslår att bebyggelsen sänks två våningar och öppnar upp mellan husen i sydost. Solstudien saknas även, då det nu endast finns två tider på året i materialet. Husen kommer att skugga på Sundbybergssidan för mycket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Förslaget omarbetades inför utställningen för att bidra till en sammanhållen stadsbild och utgöra en förmedlande länk mellan den befintliga bebyggelsen i Sundbyberg, på Masugnen 8 och den kommande bebyggelsen i Bällsta hamn. Bebyggelsen utgår från den skala som omgivande bostadsbebyggelse har.

Solstudien kommer att kompletteras med fler och tydligare bilder. Bebyggelsen är omarbetad sedan samråd och har minskat i både höjd och antal lägenheter.

Boende på Hamngatan 17B i Sundbyberg

Den boende emotsätter sig byggnationen. Byggnation av bostäder inom planområdet verkar rimligt och motiverat men man motsätter sig planerna avseende höjderna på byggnaderna då det kommer att skugga Strandparken på Sundbybergssidan som är ett populärt rekreativt område. Det faktum att man jobbar för att optimera sol inom planområdet talar mot emot att bygga så att det skuggar utanför planområdet. Då byggnaderna som är uppförda vid

Bällstaviken är 7–8 våningar höga borde det ses som en rimlig höjd, oavsett vilken kommunbyggnaderna står i.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Yttrandet inkom innan utställningstiden påbörjades.

Stadsbyggnadskontoret antar att synpunkterna lämnats på samrådsförslaget och inte förslaget som ställdes ut för granskning. Bebyggelsen är omarbetad i struktur och både höjd och antal lägenheter har minskat sedan samråd. Med den nya utformningen minskas påverkan på de allmänna platserna.

Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts

- Fler avdelningar på förskolan
- Större friyta än 15 kvm för förskolebarn
- Säkerställande av hyreslägenheter
- LSS-lägenheter
- Högre parkeringstal
- Ytterligare sänkning av bebyggelsens höjd
- Detaljerad utformning av plankorsningen vid Tvärbanan

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Kontoret bedömer att den övergripande planeringsinriktningen och strukturen i planförslaget överensstämmer med stadens strategiska planering och intentionerna i översiktsplanen, vilken bland annat pekar på stadens behov av bostäder.

Kontorets bedömning är att den föreslagna plankorsningen och lokalgatans påverkan på Tvärbanans spårtrafik kan hanteras i projektering och genomförande. Detaljprojektering av plankorsningen för systemhandling och bygghandling kommer att ske i samråd med Trafikförvaltningen. Detaljplanen möjliggör för viss justering av korsningens läge och utbredning, då den föreslagna lokalgatan är allmän gata. I gällande plan för Karlsbodavägen regleras vägen och spårområdet som allmän gata.

Den föreslagna bebyggelsens skuggning på Sundbybergs sida av Bällstaviken har minskat sedan planförslaget omarbetats efter samråd vad gäller struktur och höjd. Endast på eftermiddagen vid vår- och höstdagjämning påverkas strandområdet och två av husen. Bebyggelsens utformning innebär att skuggorna vandrar och tillåter solljus att nå fram till Sundbybergs strandområde även under vår- och höstdagjämningen.

Antalet avdelningar i den förslagna förskolan uppfyller det behov av förskoleplatser som projektet alstrar. En förskola med fler avdelningar bedöms inte få plats på planförslaget fastigheter om en lämplig förskolegård ska uppnås, eftersom fastigheternas yta är begränsad mellan tvärbana och Bällstaviken. Kontoret har prioriterat en allmänt tillgänglig strandpark framför utökad kvartersmark. Möjlighet finns att göra förskolegården större då hela gården i Masugnen 7 har en flexibel användningsbestämmelse och planbestämmelsen är utformad så att den anger minsta totalyta om 1100 kvm friyta.

Kontoret bedömer att inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget inför antagande:

Plankartan kompletteras med ytterligare en bestämmelse om buller samt mer preciserade bestämmelser om geoteknik och GATA. Utredningar om buller, trafik och markmiljö revideras. Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras och förtydligas utifrån de reviderade utredningarna. Solstudier redovisas tydligare i planbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med ett avsnitt om strandskydd under övriga miljöaspekter.

Kontoret bedömer att planförslaget innebär en lämplig avvägning mellan olika allmänna och enskilda intressen och föreslår att förslag till detaljplan antas.

Karin Norlander
planchef

Carla Hedberg
stadsplanerare