

## **Samrådsredogörelse**

### **Detaljplan för fastigheten Hedvig 7 m.m. i stadsdelen Solhem i Stockholm, Dp 2017-05974**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Hur samrådet bedrivits.....	2
<b>Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande.....</b>	<b>3</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	3
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar.....	18
Övriga remissinstanser .....	28
Sakägare enligt fastighetsförteckning.....	30
Övriga, ej sakägare.....	30
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>37</b>
Föreslagna förändringar.....	37

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra uppförande av ett flerbostadshus med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna inom fastigheten Hedvig 7 och inom delar av intilliggande fastigheten Solhem 16:1. Detaljplanen syftar även till att den ursprungliga delen av den befintligt kulturhistoriskt värdefulla byggnaden inom fastigheten Hedvig 7 ska bevaras samt att möjliggöra bostäder med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna. Planförslaget sändes ut på samråd 2019-10-01 - 2019-11-12. Under samrådet har 60 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser är positiva till planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller trafikbuller, översvänningsrisk, geoteknik, vibration och stomljud, trafik, stadsbild och bebyggelsens skala. Flertalet boende är negativa till förslaget och framfört synpunkter gällande kulturmiljön, bebyggelsens höjder, parkering och trafik. Boende i Spånga önskar framför allt att Stockholms stad tar fram en övergripande områdesplan som tar ett större grepp om stationen,

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

bussterminalen, trafiklösningar och trafiksäkerhetsåtgärder för Spångas centrala delar innan nya detaljplaner beslutas.

Med anledning av de synpunkter som framförts under plansamrådet har frågor gällande skala och byggnadshöjder, trafikbuller, översvämningrisk, risk, geoteknik, vibration och stomljud, trafik och vind studeras vidare.

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

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförande av ett flerbostadshus med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna inom fastigheten Hedvig 7 och inom delar av intilliggande fastigheten Solhem 16:1. Detaljplanen syftar även till att den ursprungliga delen av den befintligt kulturhistoriskt värdefulla byggnaden inom fastigheten Hedvig 7 ska bevaras samt att möjliggöra bostäder med lokaler för centrumändamål i bottenvåningarna. Detaljplanen möjliggör cirka 150 lägenheter och samt cirka sex LSS-lägenheter i en halvsluten kvartersstruktur i tre till sex våningar. Detaljplanen möjliggör även ett höghus med 12 våningar som ska utgöra ett landmärke vid Spånga station.

Förslaget ska bidra till ett tydligare gaturum och de nya bostäderna ska stärka Spånga centrum som tyngdpunkt. En arkitektur med hög kvalité har eftersträvat i gestaltningen av kvarteret anpassad efter både Spångas småskalighet och samtidigt efter Spångas befintliga bebyggelse mot Bromstensvägen med mer stadsmässiga hustyper som lameller och punkthus. Aktiva bottenvåningar med ett utåtriktat nyttjande bidrar till en ännu mer levande stadsmiljö. Höga bottenvåningar med omsorgsfull gestaltning utgör viktiga inslag i bottenvåningarnas fasad. Ett omsorgsfullt möte mellan den nya bebyggelsen och den kulturhistoriskt värdefulla bygganden i Hedvig 7 utgör en viktig del av projektets gestaltungsprinciper.

### **Hur samrådet bedrivits**

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2019-10-01 - 2019-11-12. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Planförslaget visas i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4. Planförslaget visas även i Spånga bibliotek, Värsta allé 1, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annonser om samråd och

samrådsmöte publicerades i lokaltidningarna Mitt i Tensta-Rinkeby och Mitt i Västerort tisdag den 1 oktober 2019. Samrådsmöte hölls 2019-10-17 i Församlingshuset i Spånga där cirka 150 personer närvarade.

### **Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Länsstyrelsens yttrande redovisas dock i sin helhet. Övriga yttranden i sin helhet finns att ta del av i planakten. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil.

### **Statliga och regionala myndigheter och förbund**

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer att planen med föreslagen utformning riskerar att medföra att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap miljöbalken inte följs. Länsstyrelsen anser att byggnadernas utformning behöver ses över utifrån bullersituationen. Kommunen behöver även ta ställning till planens lämplighet utifrån risker kopplat till översvämning och ras och skred och risker kopplat till olycka med farligt gods. Vidare kommer länsstyrelsen att komplettera yttrandet framöver gällande riksintresse för luftfart. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter gällande översvämning, kulturmiljö, dagvatten och social hållbarhet.

#### **Riksintresse luftfart**

Länsstyrelsen anser att högsta tillåtna nockhöjden i planförslaget kan innebära påtaglig skada för riksintresse för luftfart. Länsstyrelsen inväntar synpunkter från Swedavia.

#### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Länsstyrelsen anser att dagvattenutredningen behöver förtydligas gällande hur dagvattensituationen ser ut i dagsläget för hela planområdet, och hur den kommer att se ut efter ett genomförande av planen, för att kommunen ska kunna göra en bedömning över den samlade påverkan på miljö kvalitetsnormerna för vatten.

#### **Hälsa och säkerhet**

##### *Buller*

Trafikflödena från spårtrafik är uppräknade till år 2040 medan flödena för vägtrafik är uppräknade till 2030. Länsstyrelsen anser att kommunen bör motivera varför det används olika prognosår.

Länsstyrelsen anser även att utbyggnaden av Mäljarbanan behöver ingå i en uppdatering av bullerberäkningar.

Länsstyrelsen efterfrågar också en redovisning i planhandlingarna gällande bullerpåverkan från bussterminalen. Bostäderna kan komma att påverkas både av utomhusbuller vid fasad samt lågfrekvent buller inomhus.

Länsstyrelsen framför synpunkter på små lägenheter på max 35 kvm i de mest utsatta lägena. En del av dessa behöver tekniska lösningar för att få ekvivalenta ljudnivåer under 65 dBA. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar för lägenheter under 35 kvm inte är en acceptabel lösning för att uppnå riktlinjer i förordningen. Tekniska lösningar kan i vissa lägen vara acceptabla om de används för enstaka lägenheter och lösningarna krävs för att få till en bra helhetslösning. I planförslaget saknar länsstyrelsen motiv för det.

Länsstyrelsen föreslår att till granskningskedet kommunen ser över utformningen av planområdet och motivera valet av utformning av byggnadskroppar och kvartersstruktur med hänsyn till bullersituationen. Kommunen behöver utgå från att en god bebyggd miljö ska kunna skapas i sin helhet. Länsstyrelsen anser att för de bostäder som utformas som genomgående, för att få en bullerdämpad sida, behövs en planbestämmelse för att säkerställa detta. Även bostäder på max 35 kvm och eventuella speciallösningar, om sådana är motiverade, behöver regleras i plankartan.

#### *Vibration*

Markförhållandena utgörs till stor del av lermark och det finns risk att trafiken på omkringliggande vägar, bussterminal och järnväg orsakar vibrationer som kan påverka bebyggelsen. Länsstyrelsen efterfrågar en utförligare redovisning av hur vibrationer kan påverka planförslaget. Om påverkan är stor så bör en planbestämmelse införas i plankartan som säkerställer kravställning av nivåer för vibrationer.

#### *Översvämning*

Länsstyrelsen anser att planområdet påverkas av risker för översvämning från ytvatten från Bällstaån samt vid skyfall.

I planbeskrivningen framhåller kommunen att för att undvika risk för översvämning ska bebyggelse planeras att klara ett högsta dimensionerande flöde (BHF) från ytvatten, i detta fall Bällstaån. Detta stämmer överens med länsstyrelsens *Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs vattendrag och sjöar i Stockholms län – med hänsyn till risken för översvämning, Fakta 2017*.

Länsstyrelsen konstaterar även utifrån översvämningskartering av Bällstaån som finns i länsstyrelsens WebGIS att delar av planområdet, främst den norra delen mot ny kvartersgata, påverkas vid BHF.

I planbeskrivningen framhåller även kommunen att nivån för färdigt golv bör med marginal vara över nivån vid 100-årsflöde, vilket även regleras i plankartan. Länsstyrelsen anser att kommunen till granskningsskedet behöver förtydliga vilken nivå planerad bebyggelse utgår ifrån. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver ta ställning till planens lämplighet utifrån hur bebyggelsen påverkas vid ett BHF.

Länsstyrelsen efterfrågar även en motivering i planhandlingarna till valet av golvnivå istället för lägsta grundläggningsnivå, som länsstyrelsen rekommenderar, se ovan nämnda faktablad.

I planbeskrivningen framgår att vid större regn än det dimensionerande 10-års regn kommer fördröjnings- och dagvattenledningar vara fulla. Kommunen har utgått från ett 100-års regn med klimatfaktor och avser i första hand att skydda planerad bebyggelse med höjdsättning av mark. Enligt kommunens skyfallskartering är det främst den norra delen av planområdet vid kvartersgatan som kommer att påverkas vid översvämming. Kommunen föreslår att leda vatten mot Värsta Allé samt Bromstensvägen och grannfastigheten Hedvig 22. För att undvika påverkan på Hedvig 22 föreslås kantsten att anläggas. Till granskningsskedet behöver kommunen motivera varför det är lämpligt att leda avrinningsvatten mot Värsta Allé och Bromstensvägen och hur vattnet kan tas om hand utanför planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen i planförslaget behöver säkerställa att utryckningsfordon kan komma till och från föreslagen bebyggelse i händelse av olycka. Detta behöver säkras både utifrån risken för översvämming vid skyfall samt risker kopplat till stigande vatten i Bällstaån.

#### *Geoteknik*

I och med att planområdet utgörs till stor del av lera saknar länsstyrelsen en bedömning och ett ställningstagande från kommunen gällande risken för ras och skred. Detta behöver redovisas i planhandlingarna innan ett antagande av planen. Risken för ras och skred ska bedömas både utifrån dagens klimat och efter en påverkan av ett förändrat varmare och blötare klimat. Eventuella skyddsåtgärder behöver redovisas i planbeskrivningen och beroende på val av åtgärd kan dessa även behöva regleras i plankartan.

I planbeskrivningen lyfter kommunen behovet av en grundvattensänkning i samband med grundläggningsarbeten vid

genomförande av planen. Kommunen anger att en sänkning kan innebära sättningar på bland annat några av omkringliggande sakägares objekt och egendom. Länsstyrelsen anser även att kommunen ska göra en bedömning gällande risken för ras och skred, inom och utanför planområdet, utifrån vald grundläggningsmetod.

Kommunen redovisar att en rekommenderad plushöjd för lägsta färdigt golv är + 6,0 meter för att säkerställa konsekvenser av grundvattensänkning. Länsstyrelsens tolkning är att denna nivå även reglerar risken för översvämning från påverkan från Ballstaån och skyfall. Om åtgärden syftar till att både skydda mot risker kopplat till stabilitet och till översvämning behöver detta förtydligas.

#### *Farligt gods*

Länsstyrelsen rekommenderar att riskhanteringsavståndet 150 meter ska beaktas vid planläggning av ny bebyggelse. Efter planerad utbyggnad av Mäljarbanan, där transporter av farligt gods går, blir avståndet mellan planområdet och närmsta räls något mindre än 50 meter enligt kommunen.

Vidare anger kommunen i planbeskrivningen att en breddning av antalet spår på Mäljarbanan kan innebära en ökning av antalet transporter med farligt gods. I planbeskrivningen redovisas även att i och med utbyggnaden av spåren kommer stödmurar byggas och bullerdämpande skärmar eller stängsel monteras. Om kommunen anser att åtgärderna är en förutsättning för att planområdet är lämpad för ändamålet med hänsyn till risk behöver detta förtydligas. När i tid dessa åtgärder ska uppföras behöver redovisas i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser att kommunen i till granskningsskedet behöver göra en riskbedömning som inkluderar samhällsrisken, inkluderad utbyggd Mäljarbana och med en ökad persontäthet i närområdet. Även om planförslaget innebär att kommunen i princip kan följa rekommenderade skyddsavstånd mellan järnväg och bostäder finns det skadescenarier som ändå kan påverka planområdet vilket behöver beaktas i det fortsatta planarbetet. Olycka med giftiga och brännbara gaser är exempel på olycka som skulle kunna påverka hälsa och säkerhet. Eventuella skyddsåtgärder kan behöva regleras i plankartan.

#### **Rådgivande åtgärder**

##### *Översvämning*

Kommun lyfter i planbeskrivningen att om delar av bebyggelse placeras under grundläggningsnivån så ska konstruktionen vara i

vattentäta material för att inte ta skada vid höga flöden.  
Länsstyrelsen anser att detta bör regleras i plankartan.

Inom ramen för planarbetet bör även kommunen beakta att skyddsåtgärder (så som vattentäta material i detta fall) bör vara av sådan karaktär att de konstruktionsmässigt håller i ett långt tidsperspektiv. Det är också av vikt att kommunen tar ställning till hur ansvarsfrågan samt drift och underhåll av skyddsåtgärderna ska hanteras i ett längre tidsperspektiv.

#### *Kulturmiljö*

Länsstyrelsen anser att det är positivt att den befintliga bebyggelsen från tidigt 1900-tal bevaras och kommunen reglerar rivningsförbud, skyddsbestämmelse och varsamhetsbestämmelse.

Länsstyrelsen anser att den del av skyddsbestämmelsen som anger att ”befintlig takkupa i vindsvåning mot gård får förlängas” inte är att betrakta som en skyddsbestämmelse då den inte anger något skydd av befintliga kulturvärden. Länsstyrelsen anser att varsamhetsbestämmelsens hänvisning till ”ursprunglig karaktärskapande delar” är oprecis och bestämmelsen kan vara svår att efterfölja. Vad som avses med ursprunglig karaktärskapande delar bör redovisas tydligare i planbeskrivningen.

Länsstyrelsens anser även att Spånga centrum är disparat både när det gäller årsringar och utformning, men föreslagen byggnadsvolym bryter kraftigt mot existerande skala och volym i omgivningen. Kommunen bör överväga på vilket sätt förslaget uppfyller bestämmelserna om hänsyn till stadsbild och god helhetsverkan i 2 kap 6 § PBL.

#### *Dagvatten*

För att miljökvalitetsnormer ska kunna följas föreslår kommunen att använda tre principlösningar i dagvattenhanteringen. Gröna tak, trädplantering i skelettjord och växtbäddar. Flera av de valda dagvattenlösningarna kräver skötsel för att bibehålla fullgod rening över tid. Länsstyrelsen anser att detta bör förtydligas i planbeskrivningen för att uppmärksamma behovet av kontinuerligt underhåll.

I valet av gröna tak som dagvattenåtgärd bör kommunen beakta att de kan vara en källa till näringsämnen och oavsiktlig näringstillförsel kan påverka dagvattenlösningens reningsfunktion.

Planområdet ligger i ett tätbebyggt stadsområde. Kommunen bör beakta hur smältvatten från snöhantering ska hanteras då vattnet ofta är mer förorenat än dagvatten. Extra vikt bör läggas vid rening av sådant vatten innan det släpps ut till recipienten.

Vidare anser länsstyrelsen att kommunen behöver se över informationen i planbeskrivningen som rör vattenförekomsten Bällstaån så att den status som anges är enligt senaste bedömning i VISS.

#### *Social hållbarhet*

I planbeskrivningen har kommunen redovisat hur vindförhållandena blir i planområdet och specifikt i marknivå. Vindförhållandena kommer främst att påverkas i direkt anslutning till de nya byggnaderna där det planerade 15-vånghuset bidrar till en något högre medelvind än idag. Kommunen reglerar bland annat skärmtak i plankartan som ska ge en skyddande effekt vid entréer vid vindpåverkan. God vindkomfort kan enligt planbeskrivningen uppnås på bostadsgården vilket länsstyrelsen anser är av stor vikt i utformningen av bostädernas utemiljöer för att få till en god bebyggd miljö. Vindförhållandena bör även beaktas utifrån barns utemiljöer och i utformningen av takterrassen, som enligt planbeskrivningen ska fungera som en gemensamhetsyta för de boende och ett komplement till bostadsgården.

#### **Övriga synpunkter som har betydelse för planens genomförbarhet**

##### *Vattenverksamhet*

Om arbeten behöver göras som innebär bortledning av grundvatten behöver tillstånd till vattenverksamhet sökas. Mätdata avseende förutsättningar innan påbörjad vattenverksamhet underlättar ofta tillståndsprocessen. En rekommendation är att påbörja tillståndsprocess, undersökningar och mätningar i god tid. Vid eventuell vattenverksamhet behöver särskild omsorg läggas vid att undvika risk för skador på Mäljarbanan.

Länsstyrelsen noterar att i PM Geoteknik (BTB 2019-02-21) konstateras att med nuvarande planering med källargolv på nivå +4,6 kommer temporär grundvattenbortledning att behövas. Frågan om grundvatten och vattenverksamhet bör förtydligas i planbeskrivningen till granskningsskedet.

##### *Markföroreningar*

I plankartan regleras att markföroreningar ska vara avhjälpta innan startbesked ges. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver förtydligas med på vilka fastigheter föroreningar har påträffats.

##### *Formalia*

I plankartan under *Utförande* har kommunen reglerat lägsta nivå för färdigt golv ska vara +6,0 meter över havet. Planbestämmelser bör



alltid relatera till samma höjdsystem som i grundkartan, i detta fall RH2000.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

**Riksintresse-Luftfart**

*Stadsbyggnadskontoret noterar att Swedavia kan ha invändningar om högsta tillåtna höjden. Högsta tillåtna höjden har dock sänkts inför granskningsskede, vilket ger större marginal vad gäller intrång i riksintresse för luftfart.*

**Miljö kvalitetsnormer för vatten:**

*Stadsbyggnadskontoret noterar även länsstyrelsens synpunkt gällande miljö kvalitetsnormer för dagvatten. Dagvattenutredningen har kompletterats med ett förtydligande kring hur dagvattensituationen ser ut i dagsläget, och hur den kommer att se ut efter ett genomförande av planen. Med de föreslagna dagvattenåtgärderna kan åtgärdsnivån för tak och bostadsgård uppfyllas med god marginal. Kvartersgatan är däremot mycket trång då det ska finnas plats för dimensionerande fordon och ett visst antal parkeringsplatser. Den höga grundvattennivån gör att dagvattenanläggningar under mark inte rekommenderas. Därför finns det inte möjlighet för fördröjande åtgärder på kvartersgatan utan ytan får avvattnas via dagvattenbrunnar eller rännor och ledas till dagvattenledning och vidare till Bällstaån. Detta innebär att åtgärdsnivån inte kan uppfyllas helt för gatan, och därmed heller inte för projektet i sin helhet eftersom kravet gäller för samtliga hårdgjorda ytor. Avsteget från åtgärdsnivån är avstämt med berörda instanser. Trots att dagvattnet från gata inte antas kunna renas blir föroreningsutsläppet på årsbasis totalt sett lägre i planerad situation jämfört med befintlig för alla beräknade ämnen. Planen innebär därför inga negativa konsekvenser för recipienten och äventyrar inte möjligheten att uppnå MKN.*

*Länsstyrelsens synpunkter gällande miljö kvalitetsnormer för vatten bedöms därmed tillgodosedda.*

**Buller:**

*Vad gäller prognosår för vägtrafik och spårtrafik har det använts 2040 som prognosår för trafikflödena från spårtrafik då det är det enda alternativet i och med att trafikverkets prognos är för år 2040. När det kommer till vägtrafik har vi fått ett schablonvärde avseende ökning per år. Det har använts Trafikverkets prognos för år 2040 som finns på deras hemsida, och i det är utbyggnad av Mäljarbanan inräknad. Vad gäller länsstyrelsen synpunkt kring buller från bussterminalen så anser stadsbyggnadskontoret att buller från bussterminalen ska bedömas som vägtrafikbuller enligt Naturvårdsverket. Busspassager från bussterminalen har medtagits*

*i beräkningar av vägtrafikbuller. Gällande synpunkter kring bullerförhållandena i projektet så har planlösningarna inför granskningsskedet setts över så att det blir möjligt med flera större genomgående lägenheter med tillgång till en bullerskyddad sida. Höghusets volym har också fått en ny utformning inför granskningsskedet i syfte att bl.a. skapa en bättre ljudmiljö för boende. Med en förskjutning om cirka tre meter i höghusets volym har flera lägenheter fått tillgång till en bullerskyddad sida. Majoriteten av de tillkommande bostäderna uppfyller trafikbullerförordningen. Av totalt 153 lägenheter uppfylls trafikbullerförordningen för 151. Dock krävs åtgärder i form av delvis inglasade balkonger för fem av dessa. För två lägenheter överskrids riktvärdet 65 dBA med 1 dBA och dessa har inte tillgång till en mindre bullerutsatt sida. Som kompensationsåtgärd föreslås en teknisk lösning med specialfönster.*

*Länsstyrelsens synpunkter gällande trafikbuller bedöms därmed tillgodosedda, och att detaljplanen är lämplig ur trafikbullerperspektiv.*

**Vibration:**

*Inför granskningsskedet har en vibrations och stomljudsutredning tagits fram, och mätningar har utförts med Mäljarbanan som vibrationskälla. Uppmätta vibrationer ligger väl under riktvärdet 0,4 mm/s på tomten såväl som i intilliggande byggnad på Spånga stationsplan 13. Högsta nivåer registrerades i frekvensområdet 10 Hz till 20 Hz. Vibrationsnivån i den färdigställda byggnaden förväntas därmed också uppfylla riktvärdet. Stomljud har också uppmätts på adressen Spånga stationsplan 13, tågpassager kunde dock inte urskiljas då dessa maskerades av bakgrundsnivån på platsen. Stomljud föranlett av tågpassager har därför skattats utifrån uppmätta vibrationer i stommen. Beräknad stomljuds nivå uppfyller kravet på ljudnivåer inomhus med marginal. Den undersökta byggnaden har källargrund medan grundläggning för projektet till största delen är platta på mark. Betongplatta på mark innebär erfarenhetsmässigt likvärdiga eller bättre förutsättningar avseende stomljud jämfört med källargrund. Stomljuds nivåer för projektet bedöms därför kunna uppfylla riktvärdet för ekvivalent ljudnivå inomhus.*

*Länsstyrelsens synpunkter gällande vibration bedöms därmed tillgodosedda, och att detaljplanen är lämplig vibrationssynpunkt.*

**Översvämning:**

*Även om det inte har varit knutet just till den hör detaljplanen så har staden under 2019 i samband med framtagande av detaljplaner*

*för området Bromstensstaden tagit fram nya översvämningsberäkningar för Bällstaåns avrinningsområde i syfte att utreda översvämningsrisken för planerad bebyggelse i planområdena. Beräkningarna gjordes för ett beräknat högsta flöde, BHF, samt ett klimatanpassat 200-årsregn. Resultat från denna utredning visar att BHF är en olämplig metodik för kartering av översvämnning av vattendrag i urbana avrinningsområden och borde ej användas. Stadsbyggnadskontoret menar att frågan om BHF:s eventuella lämplighet som skyddsnivå för Bällstaåns avrinningsområde har utretts och att det visats att för urbana avrinningsområden som Bällstaån så är BHF överhuvudtaget inte tillämpligt. Det är istället de skyddsnivåer som rekommenderas för översvämnning vid skyfall som bör användas, något som den aktuella planen tillgodoser. Som referens i frågan om BHF återopas stadens yttrande och länsstyrelsens beslut beträffande detaljplan för Bromstensstaden, etapp 2, stadsdelen Bromsten, Stockholms stad (beteckning 404-12604-2019). För att möjliggöra stadsutveckling arbetar staden aktivt med att förbättra översvämningsituationen inom Bällstaåns avrinningsområde. Utöver pågående och planerade åtgärder för Bällstaån som helhet anser kontoret att det aktuella planområdet är säkrat och lämpligt för sitt ändamål.*

*Eftersom Bällstaån är benägen att översvämmas vid kraftigt regn har Stockholm Vatten och Avfall gjort en översvämningsanalys för ett 100-årsregn. Den förväntade översvämnningen från Bällstaån vid ett 100-årsregn beräknas i övrigt inte påverka planområdet i någon större utsträckning. Detta beror främst på att ån är kulverterad då den passerar aktuellt planområde och översvämnningen breder då framförallt ut sig före och efter kulverteringen.*

*100-årsnivån ligger i nivå med befintlig mark i det norra hörnet av utredningsområdet. Nivån för färdigt golv bör med marginal vara över denna nivå, enligt dagvattenutredningen. En tolkad nivå för detta utifrån översvämningskarteringen (sid 20 i dagvattenutredning för kvartersmark, Struktur, daterad 2020-05-15) är +6,0. Det är reglerat i planen att lägsta nivån för färdigt golv ska vara +6,0 meter över nollplanet för att säkerställa att vatten vid 100-årsregn inte rinner in i byggnaden. Det är även reglerat i planen att nivå för garageinfart och andra entréer ska vara högre än omgivande mark så att vatten inte rinner in och orsakar skador i bygganden. Stadsbyggnadskontoret bedömer bostadsbebyggelsen som lämplig mot bakgrund av översvämningsanalysen.*

*Planen tillgodoser inte kravet på beräknat högsta flöde.*

*För att minimera belastningen för det potentiellt drabbade översvämningsområdet i det norra hörnet av den nya gatan föreslås avrinningen från tak och gårdsytor styrs genom höjdsättning söderut mot Värsta allé istället för mot Bromstensvägen. Den nya*

lokalgatan kommer dock fortfarande avvattnas norrut, vilket är cirka 25% av det totala flödet (det innebär 40 l/s för ett 100-årsregn). I befintlig situation rinner nästan allt dagvatten norrut vid extrema regn. Avrinning vid skyfall kommer därför minska från kvartersmark på Bromstensvägen efter exploateringen vilket skulle göra att situationen vid skyfall skulle bli bättre för Bromstensvägen. Vad gäller torget och allmänna platsmarken mot Bromstensvägen ger förändringen i markanvändningen inte upphov till några ökade dimensionerande flöden då ytan är hårdgjord redan idag. En ökning i framtida dimensionerande flöden kommer dock ske på grund av framtida ökade nederbörd. Med fördröjning i växtbäddar dimensionerade för 20 mm nederbörd minskar dock flödena för framtida situation jämfört med befintlig situation.

Stadsbyggandaskontoret bedömer därför att det är lämpligt att leda en del av avrinningsvatten mot Värsta allé och Bromstensvägen. Länsstyrelsens synpunkter kring översvämning bedöms därmed tillgodosedda. Stadsbyggnadskontoret bedömer även att utryckningsfordon kan komma till och från föreslagen bebyggelse i händelse av olycka.

Stadsbyggandaskontoret bedömer därmed att länsstyrelsens synpunkter gällande översvämningssrisker är tillgodosedda, och att detaljplanen är lämplig ur översvämningssynpunkt.

#### **Geoteknik:**

Inför granskningskedet har frågan om ras- och skredrisk utretts. En framräknad säkerhetsfaktor ( $F_c$ ) med avseende på skred är 1,7. Bedömd säkerhetsfaktor utgår från att schakter som utförs för att utföra grundläggning inte överstiger mer än en meter djupare än omkringliggande marknivåer. Detta har reglerats i detaljplanen och fungerar med den reglerade plushöjden för lägsta nivå för färdiggolv. Den framräknade säkerhetsfaktorn utgår även från att odränerade förhållanden gäller, att betraktade glidytor är cirkulära, överlagrade jorden har en tunghet på 20 kN/m<sup>3</sup> samt att trafiklast ses som en utbredd last på 15 kPa i enlighet med TK Geo 13. Framräknad säkerhetsfaktor,  $F_c$ , är tillräckligt hög i enlighet med IEG Rapport 6:2008 och betryggande säkerhet mot skred föreligger. Schakt som erfordras för att uppnå grundläggningsnivån med rådande förhållanden och förutsättningar för planerad nybyggnation innebär cirka en meters nivåskillnad. Slanter ner till arbetsområdet kan utföras och ryms med en flack vinkel på cirka 1:2. Vid arbetenas genomförande skyddas lämpligen slanter mot nederbörd och erosion med presenning eller dylikt. Förhållandena för platsen påverkas ej gällande rasbenägenheten vid ett förändrat varmare och blötare klimat.

Stadsbyggandaskontoret bedömer därför att det inte finns risk för ras och skred inom planområdet i dagsläget, under arbetenas utförande för ovan beskrivet eller för framtiden med den tänkta utformningen av området på fastigheten. Planbeskrivningen har

*kompletterats med en bedömning och ett ställningstagande gällande risken för ras och skred. Länsstyrelsens synpunkter kring ras och skred bedöms därmed tillgodosedda.*

*Beskrivningen som länsstyrelsen hänvisar till i samrådsversion av planbeskrivningen redovisar konsekvenser av en grundvattensänkning i projektet, detta för att argumentera varför ett underbyggt garage inte är lämpligt i projektet. I fortsättningen står under samma rubrik att: ”Om nivån för garageplan istället väljs så att schakt-, fyllnings- och grundläggningsarbetena inte behöver utföras med grundvattensänkning inom intervallet för grundvattenytans variation, uteblir åtgärder kopplade till grundvattensänkning och skadeverkningar till följd av grundvattensänkning” Med de reglerade nivåerna i detaljplanen, för färdigt golv och lägsta grundläggningsnivå, kommer det inte bli aktuellt med en grundvattensänkning i området. Detaljplanen reglerar även att schakter för utförande av grundläggning inte får vara djupare än en meter från omkringliggande marknivåer för att inte ska ha behov av förstärkning. Genom denna planbestämmelse säkerställs markens lämplighet ur risken för ras och skred.*

*Stadsbyggandaskontoret bedömer därmed att länsstyrelsens synpunkter gällande geoteknik är tillgodosedda, och att detaljplanen är lämplig ut ett geotekniskt perspektiv.*

#### **Farligt gods:**

*Riskanalysen har reviderats inför granskningsskedet utifrån inkomna synpunkter i samband med plansamråd. Revideringen innefattar påverkan från att tillkommande spår på Mäljarbanan anläggs närmare planområdet samt en bedömning av samhällsriskerna i området och inverkan av detaljplanens genomförande på samhällsriskerna. Planområdet ligger idag cirka 57,5 meter från mitten på det närmaste järnvägsspåret tillhörande Mäljarbanan. Utbyggnaden av Mäljarbanan innebär en breddning av spåren och en ökning från två till fyra spår. Det tillkommande spåret byggs mot planområdet vilket minskar avståndet mellan räls och planområdet till 50 meter. Planområdet hamnar inom zon C avseende länsstyrelsen i Stockholms zonindelning för rekommenderad markanvändning vilket möjliggör för bostäder.*

*Vidare bedömer stadsbyggandaskontoret att risker för urspårning är acceptabelt för planområdet även efter utbyggnation av Mäljarbanan. Godståg beräknas stå för cirka 2 % av urspårningarna och i cirka 2 % av de fallen kan en vagn hamna längre än 25 meter från rälsen. För resandetåg förväntas majoriteten av urspårningarna hamna inom 25 meter från rälsen. Breddningen av spåren innebär att avståndet mellan planområdet*

*och närmaste räls minskar från 57,5 meter till 50 meter. Då urspårningsriskerna begränsas till området närmast järnvägen, cirka 25-30 meter, anses risken för planområdet vara acceptabelt. Stationens perrong separerar de två spåren och fungerar som urspårningsskydd för det bortre spåret under en del av sträckan. Stationen kommer att få en bredare och längre plattform som är anpassad till de nya spåren vilket minskar riskbilden med avseende på urspårning.*

*Stadsbyggnadskontoret gör även bedömningen att de planerade åtgärderna utmed Mäljarbanan såsom stödmur och bullerdämpande åtgärder, inte utgör förutsättningar för att utvecklingen av Hedvig 7 ska vara möjlig då riskbidraget från urspårning bedöms vara acceptabelt.*

*Frågan kring individrisk och samhällsrisk har också utretts inför granskningsskedet. En tidigare riskbedömning för områden utmed Mäljarbanan visade på acceptabel individrisknivå bortom 30 meter från järnvägsspåret efter utbyggnad av spåren. (referens: Stadsbyggnadskontoret Stockholm, Planbeskrivning - detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, Dp 2013-20055, Stockholm 2017). Individrisken vid planrådets placering på aktuellt avstånd från Mäljarbanan var dock under den lägre gränsen för ALARP-området, både för nollalternativet och utbyggnadsalternativet. Samhällsrisknivåerna utmed Mäljarbanan är i den nedra halvan av ALARP för utbyggnadsalternativet med 5600-8000 personer/km<sup>2</sup>, vilket erfordrar lämpliga säkerhetshöjande åtgärder. Placering av friskluftsintag på oexponerade fasader eller högt upp, minst 8 meter ovan mark för att skydda mot giftiga och brännbara gaser, bedöms ge en tydligare reduktion av risknivån och vara lämplig åtgärd för planområdet. Detta har reglerats i planen.*

*Utifrån resultatet av den kompletterande riskutredningen bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget är lämpligt ur ett riskperspektiv.*

#### **Rådgivande åtgärder:**

*Stadsbyggnadskontoret noterar länsstyrelsens rådgivande synpunkter kring bebyggelse under grundläggningsnivån samt behovet av vattentät konstruktion. Detaljplanen medger ingen underbyggnadsrätt vilket innebär att bebyggelsen inte hamnar under grundläggningsnivån. Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med detta.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar även länsstyrelsens synpunkt gällande skyddsbestämmelsen och varsamhetsbestämmelsen. Vad gäller byggnadens ursprungliga karaktärsskapande delar har det beskrivits i samrådsversionen av planbeskrivningen (sid 14).*

*Beskrivningen har utvecklats i granskningshandlingen. Planbestämmelser "k1" har i granskningsversionen av plankartan omformulerats så att bestämmelserna uppfyller sina syften.*

*Vad gäller länsstyrelsens kommentar om stadsbild och god helhetsverkan anser stadsbyggnadskontoret att området mot Bromstensvägen har, med exploateringarna runt 2000-talet längs med Bromstensvägen, fått delvis en annan karaktär än resten av Spånga/Solhem. Kvarteret förhåller sig höjdmässigt till befintliga femvåningshusen längs med Bromstensvägen. Mot Värsta allé har kvarteret fått en lägre höjd, tre våningar anpassade efter de befintliga småskaliga bebyggelserna längs med Värsta allé. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som lämpligt med en högre byggnad vid en sådan central och strategisk plats som korsningen Värsta allé/ Bromstensvägen. Inför granskningskedet har stadsbyggnadskontoret tagit ett omtag gällande höghuset. Höghuset har sänktes till tolv våningar och dess proportion och utformning har bearbetas på ett sätt som säkerställer ett slankare uttryck, och en arkitektur av högre kvalitet.*

*Stadsbyggandeskontoret noterar även länsstyrelsens rådgivande synpunkter kring dagvatten. I granskningsversionen av planbeskrivning uppmärksammas tydligt behovet av kontinuerligt underhåll av dagvattenåtgärder för att bibehålla fullgod rening över tid. Informationen i planbeskrivningen som rör vattenförekomsten Bällstaån har uppdaterats så att den status som anges är enligt senaste bedömning i VISS. Stadsbyggnadskontoret noterar också länsstyrelsens rekommendation om att staden bör beakta hur smältvatten från snöhantering ska hanteras i projektet. Dock anser stadsbyggnadskontoret att föreslagna dagvattenåtgärder i projektet är tillräckliga för att detaljplanen ska kunna uppfylla kravet enligt stadens dagvattensstrategi, och för att Bällstaån uppnår miljö kvalitetsnormer för vatten 2027.*

*Stadsbyggnadskontoret noterat länsstyrelsens kommentar om vindförhållandena i projektet. Vindutredningen har uppdateras inför granskningskedet.*

### **Övriga synpunkter som har betydelse för planens genomförbarhet:**

*Gällande länsstyrelsens synpunkt kring temporär grundvattensänkning med ett källargolv på nivå +4,6 förtydligar stadsbyggnadskontoret att lägsta färdig golvnivå i granskningsförslaget är +6,0. Denna plushöjd har reglerats i plankartan. Det beskrivna scenariot i geotekniska PM daterat den 2019-02-20 med plushöjd +4,6 beskriver konsekvenser av en*

*eventuell sänkt garagevåning/källarvåning. Utifrån rekommendationer i geotekniska PM:et har ett sänkt garage/källarvåning på nivå +4,6 utgått från projektet. Därmed kommer planförslaget inte att innebära en temporär grundvattensänkning. Detta har förtydligats i planbeskrivningen. Geotekniska PM har reviderats till granskningsskedet så att den utgår från den aktuella plushöjden dvs. +6,0.*

*Vad gäller länsstyrelsens synpunkt kring de fastigheter som berörs av markföroreningar har det redovisat i sid 20 i planbeskrivningen, under rubriken Störningar och risker-markföroreningar, vilka fastigheter har haft förekomst av markföroreningar.*

*Stadsbyggnadskontoret har inför granskningsskedet justerat planbestämmelsen om lägsta färdig golvnivå i enlighet med länsstyrelsens synpunkt kring höjdsystem i utförandebestämmelsen.*

*Därmed bedömer stadsbyggnadskontoret att länsstyrelsens synpunkter kring frågor som har betydelse för planens genomförbarhet är tillgodosedda.*

#### Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen framför synpunkter på lastplatsen vid lokalen mot korsningen Värsta allé/Bromstensvägen. Förvaltningen anser att en lastplats i detta läge kan medföra köproblematik som kan påverka hela terminalen. Trafikförvaltningen framför även synpunkter på antagandena i trafikutredningen, och anser att leveranser till lokalerna kan komma att ske med större lastbil vilket gör att lösningen och utredningen behöver utgå från detta, inklusive visa körspår av större fordon. Trafikförvaltningen anser även att en lastplats invid en verksamhet och ett hus med många boende måste antas locka även annan angöring. Detta har inte tagits med i analysen. Trafikförvaltningen önskar fortsatt dialog om lösningar för att åstadkomma en attraktiv bebyggelse som säkrar framkomligheten för busstrafiken till och från Spånga station.

Trafikförvaltningen framför vidare att närheten till busstrafiken, bussterminalen och även Spånga station gör att det finns risk för störningar. De anser därtill att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum. Trafikförvaltningen föreslår att planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av störningarna.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller lastplatsen mot Värsta allé har Stockholms stad inför granskningsskedet haft dialog med Trafikförvaltningen i syftet att*



*säkerställa att föreslagna lastplatsen inte försämrar bussarnas framkomlighet på Värsta allé. Trafikutredningen har kompletterats med körsspår för olika lastbilar, och lastplatsen har dimensionerats för olika typer av lastbilar. Det kommer även genom tidsreglering säkerställas att lastplatsen inte ska användas under rusningstider. Med dessa åtgärder bedömer stadsbyggnadskontoret att trafikförvaltningens synpunkter om föreslagna lastplatsen mot Värsta allé har så gott det går tillgodosedds med vissa avvägningar.*

*Vad gäller lågfrekvensbuller ska buller från busshållplats och bussterminal bedömas som vägtrafikbuller enligt Naturvårdsverket. Därför har busspassager från bussterminalen medtagits i beräkningar av vägtrafikbuller. Planförslaget uppfyller bullerförordningens krav gällande trafikbuller. Ljudmiljön i inomhus regleras i BBR, och hanteras i bygglovsskedet. Trafikförvaltningens rekommendation om att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum är därmed inte tillgodosedd.*

#### Storstockholms Brandförsvaret

Storstockholms Brandförsvaret anser att en räddningshiss krävs då byggnaden överstiger 10 våningar. Räddningshiss skall endast stå i förbindelse med andra utrymmen via en brandsluss. Räddningstjänstens framkomlighet samt möjligheten att genomföra räddningsinsatser ska beaktas. Detta avser både planerad bebyggelse inom den nya föreslagna planen och även planens påverkan på den befintliga bebyggelsen. Om SSBF förväntas utgöra den alternativa utrymningsvägen behöver hänsyn tas till detta i planeringen.

Brandförsvaret framför även att försörjning av vatten för brandsläckning ska klargöras i detaljplanen. Inom Stockholms stad bör det planeras för konventionellt brandpostsystem.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Samtliga fyra trapphus utförs som Tr2-trapphus vilket möjliggör för att evakuera utan räddningstjänstens insats. Samtliga entréer och ingångar till byggnaderna kommer att utgöra utrymningsvägar och tillträdesvägar för räddningstjänst. Från lokaler i markplan sker utrymning via dörrar direkt till det fria. Från garage sker utrymning via brandslussar direkt till det fria. Bromstensvägen, Värsta allé samt den nya lokalgatan är framkomliga för räddningstjänst och möjliggör för uppställning av räddningsfordon. Planförslaget möjliggör att brandförsvarets krav på tillgänglighet och framkomlighet kan uppfyllas. Frågorna kommer att hanteras vidare i bygglovsprövningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att Storstockholms brandförsvares synpunkter är tillgodosedda.*

**Luftfartsverket**

Luftfartsverket har ingen erinran på planförslaget. Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

**Trafikverket**

Trafikverket har ingen erinran på planförslaget.

**Försvarsmakten**

Försvarsmakten har ingen erinran på planförslaget.

**Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar****Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten påpekar att lantmäteriet är samrådspartner vid framtagandet av handlingarna. Vi medverkar inte vid framtagandet.

Lantmäterimyndigheten anser att det bör framgå av genomförandebeskrivningen att planen medger 3-dimensionell fastighetsbildning även om det inte är syftet.

Lantmäterimyndigheten instämmer i att det inte finns några behov av att upprätta servitut. Det gäller så länge byggnadskvarteret utgör en fastighet. Skulle det delas i flera fastigheter uppstår behov av gemensamhetsanläggning och servitut. Ser dock inget behov av markreservat för detta ändamål.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret noterar lantmäterimyndighetens kommentar om behovet av servitut och gemensamhetsanläggning om kvarteret delas i fler fastigheter. Stadsbyggnadskontoret noterar även lantmäterimyndighetens synpunkt kring myndighetens roll i projektet. Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med synpunkten. Genomförandebeskrivningen har också reviderats så att det framgår av beskrivningen att tredimensionell fastighetsbildning medges.*

**Spånga-Tensta Stadsdelsförvaltningen**

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning är i grunden positiv till att det byggs fler bostäder i centrala Spånga. Stadsdelsförvaltningen understryker behovet av att planerade LSS-bostäder kvarstår i projektet.

Stadsdelsförvaltningen framför synpunkter kring bl.a. 15-våningshuset. Förvaltningen anser att höghuset inte passar in i småskaligheten i Spånga centrum, och att byggnadens utformning

bör anpassas med mjukare och avsmalnande former så att intrånget i närmiljön upplevs som mindre. Stadsdelsförvaltningen föreslår att möjlighet till ett lägre hög hus i en mer sluten kvartersstruktur bör utredas i planprocessen.

Stadsdelsförvaltningen anser att det bör förtydligas i planbeskrivningen att antalet parkeringsplatser för besökare till Spånga centrum minskar i och med bebyggelsen, trots att antal planerade parkeringsplatser inom kvarteret är fler än de befintliga parkeringsplatserna i planområdet idag. Stadsdelsförvaltningen anser vidare av miljöskäl att minskat bilanvändande är positivt, men en övergripande planering av parkeringsmöjligheterna i Spånga centrum skulle vara önskvärd, då det alltid kommer att finnas ett stort behov av parkeringsplatser.

Stadsdelsförvaltningen saknar en ersättningsplats för den offentliga toaletten som försvinner enligt planförslaget. Det behövs en säkerställd tillgång till offentliga toaletter i stadsmiljön, och om den befintliga rivs bör den ersättas omedelbart.

Förvaltningen understryker vikten av trafiksäkra lösningar vid infarten från Värsta allé i synnerhet som kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik påverkas av en ny infart.

Stadsdelsförvaltningen lyfter behovet av en översyn och ombyggnad av själva stationen och bussterminalen i takt med den ökande befolkningen och ett ökat kollektivt resande. Även om det inte ingår i detaljplanen för Hedvig 7 är det relevant för framtiden. Stadsdelsförvaltningen ser därför att möjliga framtida scenarion för stationsområdet bör omnämnas i planbeskrivningen.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller stadsdelsförvaltningens kommentar om stadsbild och god helhetsverkan anser stadsbyggnadskontoret att området mot Bromstensvägen har, med exploateringarna runt 2000-talet längs med Bromstensvägen, fått delvis en annan karaktär än resten av Spånga/Solhem. Kvarteret förhåller sig höjdmässigt till befintliga femvåningshusen längs med Bromstensvägen. Mot Värsta allé har kvarteret fått en lägre höjd anpassade efter de befintliga småskaliga bebyggelserna längs med Värsta allé. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som lämpligt med en högre byggnad vid en sådan central och strategisk plats som korsningen Värsta allé/Bromstensvägen. Inför granskningskedet har stadsbyggnadskontoret tagit ett omtag gällande höghuset. Höghuset har sänktes till tolv våningar och dess proportion och utformning har bearbetas på ett sätt som säkerställer ett slankare uttryck, och en arkitektur av högre kvalité.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar stadsdelsförvaltningens synpunkt kring de planerade parkeringsplatserna i planbeskrivningen. Planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med synpunkten.*

*Gällande stadsdelsförvaltningens synpunkt kring offentliga toaletten, ska toaletten flyttas innan genomförande av detaljplanen sätts igång. Exploateringskontoret kommer att stå för all kostnad som flytten innebär.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar även stadsdelsförvaltningens synpunkt kring vikten av trafiksäkra lösningar vid infarten från Värsta allé. Detta kommer att hanteras i samband med gatans systemhandlingsprojektering.*

*Frågor kring bussterminalen och Spångastationens behov av ombyggnation kan inte hanteras inom ramen för denna detaljplan. Stadsbyggnadskontoret kan inte starta en detaljplan för stationsområdet och bussterminalen på eget initiativ. Ansvariga myndigheter ska komma in med en ansökan om detaljplanändring.*

**Miljö- och hälsoskydds nämnden**

Miljö- och hälsoskydds nämnden bedömer att föreslagen bebyggelse i flera aspekter är väl planerad ur miljösynpunkt. Planhandlingarna bör dock justeras och kompletteras vad gäller buller, stomljud och vibrationer.

#### **Buller:**

Vad gäller trafikbuller anser miljö- och hälsoskydds nämnden att bebyggelsens utformning inte tar hänsyn till bullret i tillräcklig utsträckning. Miljö- och hälsoskydds nämnden betonar att det är viktigt att sträva efter att uppfylla trafikbullerförordningen med god marginal, eftersom riktvärdena i förordningen är högre än tidigare. Tekniska lösningar i syfte att klara riktvärdena bör så långt som möjligt undvikas, särskilt då en stor andel av lägenheterna tangerar förordningens riktvärden. Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att små lägenheter och enskilda tekniska åtgärder inte bidrar till en helhetsmässigt god ljudmiljö för de boende i den nya bebyggelsen. Fasaderna mot bullerkällorna utsätts fortfarande för höga ljudnivåer. Detta innebär att ungefär hälften av de planerade bostäderna får höga ljudnivåer vid fasaden. De boende högre upp i punkthusen kommer sannolikt att uppleva trafikbullret som en lika stor störning som boende längre ned i huset. Att genomföra bulleråtgärder för endast de nedersta våningarna bedöms därför inte som en helhetsmässig god lösning.

Miljö- och hälsoskydds nämnden anser vidare att istället för att uppfylla riktvärdena för trafikbuller med hjälp av små lägenheter och tekniska åtgärder bör en så god ljudmiljö som möjligt

eftersträvas i ett tidigt skede av planeringen. Områdets ljudnivåer behöver vara en utgångspunkt vid utformningen av bebyggelsen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att vid fortsatt planering av bebyggelsens utformning bör det även ses över hur de vegetationsbeklädda taken kan utformas för att begränsa spridningen av buller (se rapporten *Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö*).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att plankartan behöver kompletteras med planbestämmelser som säkerställer att minst hälften av bostadsrummen orienteras mot en skyddad sida.

#### **Stomljud och vibration:**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att till granskningsskedet behöver stomljud från Mälarbanan och vibration från tung vägtrafik utredas. Vid risk för påverkan behöver plankartan kompletteras med planbestämmelser för att säkerställa erforderliga åtgärder så att riktvärden för stomljud och vibrationer inte överskrids. Som riktvärde för komfortvägd vibrationsnivå i bostadsrum tillämpas 0,4 mm/s (Svensk standard SS 460 48 61) och som riktvärde för stomljud inomhus tillämpas 30 dBA maximalnivå mätt med tidskonstant SLOW.

#### **Dagvatten:**

Enligt miljö- och hälsoskyddsnämnden behöver det tydligt framgå i dagvattenutredningen huruvida stadens riktlinjer för dagvattenhantering, det vill säga åtgärdsnivån, klaras för planförslaget eller inte. Detta framgår inte tydligt i dagvattenutredningen eller planbeskrivningen idag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser vidare att den dagvattenhantering som föreslås i dagvattenutredningen och planbeskrivningen behöver samordnas med planerad grönytefaktor. Detta för att säkerställa att tillräckliga ytor för dagvattenhantering möjliggörs i planförslaget samt för att undvika eventuella konflikter i fortsatt planering av innergården. Utredningarna och planbeskrivningen överensstämmer inte idag. Exempelvis föreslås det i dagvattenutredningen och planbeskrivningen skelettjordar och nedsänkta växtbäddar på ytor som i grönytefaktorn redovisas som stenlagda.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden gör även en upplysning kring de upptäckta markföroreningarna i planområdet. Miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att de upptäckta markföroreningarna ska anmälas till miljöförvaltningen. När marken ska saneras ska blanketten för efterbehandling av fastighet/förorenat område ifyllas och skickas till miljöförvaltningen senast 6 veckor innan saneringsarbetet påbörjas.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande****Buller:**

*Gällande synpunkter kring bullerförhållandena i projektet så har det inför granskningsskedet setts över planlösningarna så att det möjliggör flera större genomgående lägenheter med möjlighet till en bullerskyddad sida. Höghusets volym har också fått en ny utformning inför granskningsskedet i syfte att bl.a. skapa en bättre ljudmiljö för boende. Med en uppdelning och en förskjutning om cirka tre meter i höghusets volym har flera lägenheter fått tillgång till en bullerskyddad sida. Majoriteten av de tillkommande bostäderna uppfyller trafikbullerförordningen. Av totalt 153 lägenheter uppfylls trafikbullerförordningen för 151. Dock krävs åtgärder i form av delvis inglasade balkonger för fem av dessa. För två lägenheter överskrids riktvärdet 65 dBA med 1 dBA och dessa har inte tillgång till en mindre bullerutsatt sida. Som kompensationsåtgärd föreslås en teknisk lösning med specialfönster. Plankartan har i granskningsförslaget kompletterats med en planbestämmelse som säkerställer att i de lägenheter där riktvärdena för buller överskrids ska minst hälften av bostadsrummen orienteras mot en skyddad sida.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter gällande buller är tillgodosedda, och att detaljplanen är lämplig ur bullersynpunkt.*

**Stomljud och vibration:**

*Vibration och stomljud har utretts inför granskningsskedet. Uppmätta vibrationer ligger väl under riktvärdet 0,4 mm/s i detaljplanområdet såväl som i intilliggande byggnad på Spånga stationsplan 13. Högst nivåer registrerades i frekvensområdet 10 Hz till 20 Hz. Vibrationsnivån i den färdigställda byggnaden förväntas därmed också uppfylla riktvärdet. Vad gäller stomljud har stomljuds nivå beräknats från vibrationsmätningar på Spånga stationsplan 13. Dessa uppfyller kravet på ljudnivåer inomhus med marginal. Den undersökta byggnaden har källargrund medan en tänkt grundläggning för detaljplanen Hedvig 7 till största delen består av platta på mark. Betongplatta på mark innebär likvärdiga eller bättre förutsättningar avseende stomljud jämfört med källargrund. Stomljuds nivåer för detaljplanen bedöms därför kunna uppfylla riktvärdet för ekvivalent ljudnivå inomhus.*

*Därmed bedömer stadsbyggnadskontoret att miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter gällande stomljud och vibration är tillgodosedda.*

**Dagvatten:**

*Stadsbyggnadskontoret noterar miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt kring dagvatten. Planbeskrivningen har till granskningsskedet förtydligats med hur detaljplanen uppfyller stadens riktlinje för dagvattenhantering. Med de föreslagna*

*dagvattenåtgärderna kan åtgärdsnivån för tak och bostadsgård uppfyllas med god marginal. Kvartersgatan är däremot mycket trång då det ska finnas plats för dimensionerande fordon och ett visst antal parkeringsplatser. Den höga grundvattennivån gör att dagvattenanläggningar under mark inte rekommenderas. Därför finns det inte möjlighet för fördröjande åtgärder på kvartersgatan utan ytan får avvattnas via dagvattenbrunnar eller rännor och ledas till dagvattenledning och vidare till Bällstaån. Detta innebär att åtgärdsnivån inte kan uppfyllas helt för gatan, och därmed heller inte för projektet i sin helhet eftersom kravet gäller för samtliga hårdgjorda ytor. Avsteget från åtgärdsnivån är avstämt med berörda instanser. Trots att dagvattnet från gata inte antas kunna renas blir föroreningsutsläppet på årsbasis totalt sett lägre i planerad situation jämfört med befintlig för alla beräknade ämnen. Planen innebär därför inga negativa konsekvenser för recipienten och äventyrar inte möjligheten att uppnå MKN.*

**Övriga synpunkter:**

*Stadsbyggnadskontoret noterar miljö- och hälsoskyddsnämndens kommentar kring behov av samordning mellan detaljplanens dagvattenutredning och planerad grönytefaktor. Gröna ytor på innegården och taken har i granskningsförslaget planerats på ett sätt som möjliggör de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen. Miljö- och hälsoskyddsnämndens upplysning om förorenad mark är noterad. Markföroreningarna i detaljplanområdet har redan anmälts till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Byggaktören är informerad om att blanketten för efterbehandling av fastighet/förorenat område ska ifyllas och skickas till miljöförvaltningen senast 6 veckor innan saneringsarbetet påbörjas.*

*Miljöförvaltningens synpunkter på planförslaget bedöms därmed tillgodosedda.*

**Trafikkontoret**

Trafikkontoret motsätter sig tillägget *ej parkering* på torgytan då det riskerar att skapa problem för den planerade lastplatsen, och att det kan skapa en otydlighet kring gångbanan och lastplatsen. I och med att resterande gångbanan längs Värsta allé är planlagd som Gata anser trafikkontoret att ytan inom planområdet också bör planläggas som gata. Planbestämmelse Gata står inte i konflikt med en platsbildning och är samtidigt mer flexibel. Det blir även mer enhetlig då resterande gångbana längs Värsta allé, anser trafikkontoret. Trafikkontoret accepterar att ytan innanför gångbanan vid den indragna fasaden planläggs som Torg.

Vidare anser trafikkontoret att en ändring av platsen med lägenheter och verksamheter i bottenvåningarna kräver åtgärder på gatunätet. Trafikkontoret förutsätter att det i samband med exploateringen planeras för en omdaning av den omgivande allmänna gatumarken

Trafikkontoret uppger i sitt yttrande att entrén vid Spånga stationsplan 13 får nya förutsättningar för angöring när gatan utanför adressen blir en kvartersgata, en yta som tidigare varit allmän platsmark. Det är viktigt att fastighetens angöringsmöjligheter inte omöjliggörs, ett förslag är att tillskapa ett servitut åt fastighetsägaren för att lösa problematiken.

Vidare framför trafikkontoret synpunkter på de planerade lastplatserna/sopbilplatsen i detaljplanen. Trafikkontoret anser att det är viktigt att sopbilen kommer fram obehindrat på kvartersgatan, vilket annars riskerar att skapa problem på allmän gatumark. Utifrån körspåren som visas i trafikutredningen är det ett flertal parkeringar som inte ryms om sopbilen ska komma fram. Trafikkontoret framför även synpunkter på den placerade lastplatsen vid värsta allé. Trafikkontoret anser att lastplatsen dimensioneras till att vara åtminstone 2,5 meter bred, och att det inte får inkräkta på körbanan som är en viktig koppling för busstrafiken i området.

Trafikkontoret framför synpunkter på dem tillämpade parkeringstal och cykelparkeringstal i projektet. Trafikkontoret anser att det projektspecifika och gröna parkeringstalet på 0,26 som är tillämpat i projektet, är för lågt. Trafikkontoret bedömer att en nedsänkning om 20 % till följd av lägenhetsstorleken är rimligt, vilket resulterar istället i att det projektspecifika och gröna parkeringstalet landar på 0,30. Vad gäller cykelparkeringstal anser trafikkontoret att förslaget kan tolkas som att en del av dessa cykelparkeringar planeras på allmän mark mot Bromstenvägen. Kontoret ser positivt på om allmän cykelparkering kan inrymmas längs Bromstenvägen, men en sådan cykelparkering på allmän gatumark får inte medföra att projektet reducerar antalet cykelparkeringar på kvartersmark.

Trafikkontoret lyfter i sitt yttrande vikten av samverkan mellan detta detaljplanarbete och ett pågående investeringsprojekt som utreder möjligheten att anlägga en gång- och cykelväg i pendlingsstråksstandard längs Bromstenvägen.

Trafikkontoret framför även synpunkter kring det föreslagna 15-våningshuset i samrådsförslaget. Enligt trafikkontoret kommer höghuset få stor påverkan på stadsbilden. Trafikkontoret anser även att tillkommande vindar kommer bidra negativt till utemiljön på den lilla torgytan framför höghuset, vilket kan motivera ett större träd på denna plats om det ryms med tanke på angöring.

Trafikkontoret uttrycker en stor oro vad gäller geotekniska förhållanden i området. Trafikkontoret har stora problem med sättningar i närområdet. Det är därför mycket angeläget att man noga överväger nivån på grundläggning och behov av temporär grundvattensänkning, då det kan innebära mycket höga kostnader för upprustning av allmän plats i området.



Trafikkontoret belyser i sitt yttrande att det är viktigt att det finns yta för belysning och att inga kommunala belysningsstolpar placeras på kvartersmark. Trafikkontoret ska alltid bli informerat om belysning behöver tas ner eller flyttas. All belysningsprojektering och byggande av belysning som ska ligga på trafikkontoret ska utföras av trafikkontorets entreprenörer och konsulter.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets synpunkt kring reglering av platsbildningen vid korsningen Värsta allé/Bromstensvägen. Plankartan har reviderats i enlighet med trafikkontorets förslag.*

*Vad gäller angöring till befintliga byggnaden vid Spånga stationsplan 13, anser stadsbyggnadskontoret att efter genomförande av detaljplanen för Hedvig 7 kommer det att finnas möjlighet för angöring till Spånga situationsplan 13 genom Spånga stationsväg. Avståndet mellan en angöringsplats på Spånga stationsväg och entré till Spånga stationsplan 13 är cirka 20 meter vilket uppfyller tillgänglighetskravet.*

*Inför granskningskedet har frågor kring parkeringsbehovet och lämplighet av de planerade parkeringsplatserna på kvartersgatan utretts vidare. Stadsbyggnadskontoret bedömer att sopbilar kommer att kunna komma fram på kvartersmark obehindrat.*

*Uppställningsplats för sopsugsbil kommer att behöva tidsregleras så att den under övriga tider kan nyttjas för besöksparkering. Vad gäller storlek och lokalisering av den planerade lastplatsen mot Värsta allé har frågan utretts vidare inför granskningskedet. Vad gäller lastplatsen mot Värsta allé har Stockholms stad inför granskningskedet haft dialog med Trafikförvaltningen i syftet att säkerställa att föreslagna lastplatsen inte försämrar bussarnas framkomlighet på Värsta allé. Trafikutredningen har kompletterats med körspår för olika lastbilar, och lastplatsen har dimensionerats för olika typer av lastbilar. Det kommer även genom tidsreglering säkerställas att lastplatsen inte ska användas under rusningstider. Med dessa åtgärder bedömer stadsbyggnadskontoret att trafikkontorets synpunkter om föreslagna lastplatsen mot Värsta allé har så gott det går tillgodosedds med vissa avvägningar.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets synpunkter om projektspecifika och gröna parkeringstalet. Ett projektspecifikt och grönt parkeringstal på 0,3 är tillämpat i projektet. Detta skulle då ge ett totalt parkeringsbehov för planområdet på 44 bilplatser för boendeparkering inklusive besöksparkering. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att projektets cykelparkeringsbehov tillgodoses på kvartersmark. Eventuella cykelplatser på allmän platsmark mot Bromstensvägen kommer inte tillgodoses kvarterets*

*cykelparkeringsbehov. Utan de cykelplatserna kommer att vara allmänna cykelplatser.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar behovet av samverkan med cykelprojektet. Cykelprojektet har varit en förutsättning för detaljplanen, och stadsbyggnadskontoret har kontinuerligt haft avstämningar med trafikkontoret gällande frågan.*

*Vad gäller trafikkontorets kommentar om stadsbild och god helhetsverkan anser stadsbyggnadskontoret att området mot Bromstensvägen har, med exploateringarna runt 2000-talet längs med Bromstensvägen, fått delvis en annan karaktär än resten av Spånga/Solhem. Kvarteret förhåller sig höjdmässigt till befintliga femvåningshusen längs med Bromstensvägen. Mot Värsta allé har kvarteret fått en lägre höjd anpassade efter de befintliga småskaliga bebyggelserna längs med Värsta allé. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som lämpligt med en högre byggnad vid en sådan central och strategisk plats som korsningen Värsta allé/Bromstensvägen. Inför granskningskedet har stadsbyggnadskontoret tagit ett omtag gällande höghuset. Höghuset har sänktes till tolv våningar och dess proportion och utformning har bearbetas på ett sätt som säkerställer ett slankare uttryck, och en arkitektur av högre kvalitet.*

*Gällande trafikkontorets synpunkt kring vindförhållandena vid höghuset reglerar detaljplanen tekniska åtgärder som skärmtak för höghuset som skydd mot vind. Frågan om möjlighet till trädplantering vid höghuset utreds i samband med systemhandlingsprojektering av allmän plats.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets synpunkt gällande geotekniska förhållande i området. På grund av höga grundvattennivåer i området, lermark och konsekvenser av ett underbyggand/garage har stadsbyggnadskontoret valt att inte ställa krav på ett underbyggt garage i projektet. Nivån för garageplanet har valts så att schakt-, fyllnings- och grundläggningsarbetena inte behöver utföras med grundvattensänkning inom intervallet för grundvattenytans variation, vilket innebär att åtgärder kopplade till grundvattensänkning och skadeverkningar till följd av grundvattensänkning uteblir. Detaljplanen reglerar att lägsta grundläggningsnivå ska vara +5,0 meter över nollplanet, vilket innebär att det inte är aktuellt med grundvattensänkning.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets medskick kring kommunal belysning.*

*Trafikkontorets synpunkter på planförslaget bedöms tillgodosedda.*

#### Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningen ställer sig frågande till om det var rimligt med en ökning från 100 lägenheter i samband med behovsbedömningen till 165 lägenheter. Kulturförvaltningen hade i samband med behovsbedömningen gjort en bedömning att det fanns en risk att 100 lägenheter krävde en höjd och/eller utbredning som skulle uttradera Hedvig 7 roll i centrumet. Kulturförvaltningen framför även synpunkter på 15-våninghuset, och anser att den starkt avvikande höjdskalen bryter sig ur stadsbilden på ett omotiverat sätt och marginaliserar den äldre bebyggelsen. Enligt kulturförvaltningen skulle våningshöjden med fördel kunna sänkas med cirka 3 - 4 våningar och man skulle andas upp den önskade effekten med en markering av centrum. Kulturförvaltningen anser att planen i övrigt kan genomföras.

Kulturförvaltningen anser att det är positivt att Spånga järn och färg från 1923 har försetts med skydds- och varsamhetsbestämmelser i plan.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Ökat antal lägenheter i projektet, mellan planstart och plansamråd, beror till stor del på den föreslagna lägenhetsfördelningen i projektet. Samrådsförslaget innehöll cirka 165 lägenheter varav 100 smålägenheter. Inför plangranskning har höga bostadshuset sänkts med tre våningar, från 15 våningar till 12 våningar, vilket innebär att antal lägenheter i planförslaget har sänkts till cirka 150.*

#### Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet anser att den storskaliga förslaget är en feltolkning av stadsdelens sammanhang och historia, och inte heller blir en bra miljö att vistas i med tanke på vind- och ljud/bullerförhållanden. Rådet anser att det befintliga förslaget är ett exempel på total brist på hänsyn gentemot Spångas särdrag och andas exploatörsstyrd stadsplanering. Enligt skönhetsrådet har Spånga en struktur som gör det lätt att förstå var centrum ligger, det behövs inget höghus för att förstärka stadsdelens orienterbarhet. Skönhetsrådet önskar ett omtag som bygger på viljan att utveckla småskaligheten och medvetenheten om Spångas historia. Vad gäller byggnaden som inrymmer järn- och färghandeln anser skönhetsrådet det godtagbart att senare tillägg rivs, men att villkoren för bevarandet bör tydliggöras så att byggnaden får behålla sin 1920-talskaraktär och ges ursprunglig färgsättning.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vad gäller skönhetsrådets synpunkt kring förslaget anser stadsbyggnadskontoret att området mot Bromstenvägen har, med exploateringarna runt 2000-talet längs med Bromstenvägen, fått delvis en annan karaktär än resten av Spånga/Solhem. Kvarteret förhåller sig höjdmässigt till befintliga femvåningshusen längs med*

*Bromstensvägen. Mot Värsta allé har kvarteret fått en lägre höjd anpassade efter de befintliga småskaliga bebyggelserna längs med Värsta allé. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som lämpligt med en högre byggnad vid en sådan central och strategisk plats som korsningen Värsta allé/ Bromstensvägen. Inför granskningsskedet har stadsbyggnadskontoret tagit ett omtag gällande höghuset. Höghuset har sänktes till tolv våningar och dess proportion och utformning har bearbetas på ett sätt som säkerställer ett slankare uttryck, och en arkitektur av högre kvalitet.*

*Rådet för Stockholms skönhets synpunkt kring höghuset är därmed inte tillgodosedd.*

*Detaljplanen säkerställer genom planbestämmelser k1 att byggnaden bibehåller sin 1920-talskaraktär. Ursprungliga karaktärsskapande delar har utpekats i planbestämmelse k1.*

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor  
Rådet undrar hur planen är kring tillgänglighet i det huset man bevarar.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Gällande rådet för funktionshinderfrågors kommentar kring tillgänglighet i det huset som bevaras konstaterar stadsbyggnadskontoret att befintliga huset uppfyller tillgänglighetskravet vad gäller avstånd från närmaste angöringsplats. I övrigt tillämpas BBR:s tillgänglighetsregler vid bygglovsprövning. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att Storstockholms brandförsvars synpunkter är därmed tillgodosedda.*

#### Fastighetskontoret

Fastighetskontoret ser positivt på detaljplanens om medger bland annat cirka sex bostäder inom ramen för LSS. I de fall LSS-bostäder lokaliseras i bostadsrättsföreningar är det fastighetskontoret som för stadens räkning förvärvar dessa lokaler. Detta regleras i exploateringsavtalet. Det är viktigt att dessa lägenheters behov fortsatt tas till vara i arbetet.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar fastighetskontorets kommentarer kring LSS-bostäder i detaljplanen.*

#### Övriga remissinstanser

##### Stockholm Vatten och avfall

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att maskinell insamling av avfall via sopsug planeras. Enligt Stockholm Vatten och Avfall bör det tydliggöras i detaljplanen att det gäller mobil sopsug då detta system skiljer sig från stationär sopsug. Planeringen av den

mobila sopsugen ska ske i enlighet med stadens riktlinjer (*se Projektera och bygg för god avfallshantering*). Stockholm Vatten och Avfall ser även positivt på att det planeras ett kompletterande soprum i anslutning till kvartersgatan. Stadens riktlinjer kring kärphantering ska följas, t.ex. utrymmeskrav och rekommendationer gällande dragväg. (*Se Projektera och bygg för god avfallshantering.*)

Stockholm Vatten och Avfall förespråkar även att det i fastigheter möjliggörs för matavfallsinsamling för hushåll och verksamheter, manuellt i kärll eller maskinellt. För matavfall från verksamheter är avfallskvarn till tank eller kombitank prioriterat då det underlättar hantering vid större mängder matavfall.

Stockholm Vatten och Avfall är positiva till planeringen av hämtplatsen i norr som möjliggör att hämtfordon kan köra runt och angöra trafiksäkert på kvartersgatan. Enligt Stockholm Vatten och Avfall måste alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar SVOA:s kommentarer kring kompletterande soprum i anslutning till kvartersgatan, matavfallssamling för hushåll och verksamheter samt krav på fettavskiljare för vissa typer av verksamheter.*

*Stadsbyggnadskontoret noterar även att SVOA är positiv till planering av hämtplatsen i norr som möjliggör att hämtfordon kan köra runt och angöra trafiksäkert på kvartersgatan. Vad gäller SVOA:s kommentar kring mobil sopsug har planbeskrivningen kompletterats med ett förtydligande kring detta. De övriga synpunkterna kommer att hanteras i samband med prövning av bygglov. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att Stockholms vatten och avfalls synpunkter är tillgodosedda.*

#### Ellevio

Ellevio anser att för att klara tillkommande kapacitet för byggström och anslutningar i detaljplanen måste ny nätstation i DP 2015-08656 Spånga C Öst vara driftsatt och distributionsnät etablerat. Det är därför viktigt att de båda detaljplanernas tidplaner och genomförande samordnas så att kapacitet för Hedvig 7 säkerställs innan bygnadsarbetena inleds.

Ellevio lokalnät har ett 11 kV i Värsta Allé som korsar Spånga Stationsplan och Spånga Stationsväg. Inom planområdet finns också 0,4 kV elnät. Anläggningarna är i konflikt med planerad bebyggelse och kommer behöva flyttas.

Ellevio vill bli kontaktade för ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar Ellevios kommentarer kring en samordning mellan detaljplanen för Spånga C öst (dnr 2015-08656) och denna detaljplan vad gäller tidplaner och genomförande. Byggaktören blir informerad om att kontakta Ellevio för ledningssamordning i samband med genomförande av detaljplanen.*

#### Postnord

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret noterar Postnords medskick kring placering av påstlådan i flerbostadshus. Frågan kan inte hanteras inom ramen för detaljplanen. Eventuella samordningar kommer att äga rum i genomförandeskedet genom byggaktören.*

#### Stockholm exergi

Stockholm exergi har ingen erinran på planförslaget. Fjärrvärme kan erbjudas.

#### Sakägare enligt fastighetsförteckning

Ingen sakägare enligt fastighetsförteckningen yttrande sig i samrådsskede.

#### Övriga, ej sakägare

##### - **Liberalerna**

Partiet uppskattar den småstadskänsla som karaktäriserar Spånga Centrum. Partiet är i grunden positiva till utbyggnad, förtätning och andra förändringar för att det anses att fler Spångabor och fler som handlar i Spånga behövs för att göra centrum mer levande.

Liberaler kräver att staden tar fram ett områdesprogram som föreslår långsiktig lösning för bussterminalen, pendeltågsstationen och en mer tillgängligt centrum. Partiet anser även att man behöver förenkla för pendlare genom en ytterligare uppgång/övergång i borte delen av perrongen samt säkerställa att det finns infartsparkeringar. Det framförs även att ett samarbete mellan staden, SL och Trafikverket är viktigt för att komma tillrätta med trafiksituationen kring Spånga station.

Partiet framför även synpunkter kring förslagets utformning. Enligt liberalerna passar byggnaden inte in i Spångas småskaliga miljö. Det föreslås att huset håller sig i samma höjd som omgivande bebyggelse och att den nedre våningen på huset inte blir så glasig och ”storstadslig” som beskrivs i förslaget. Liberalerna ser även ett behov av större lägenheter för familjer i området. Partier anser även

att det låga parkeringstalet kommer att leda till en brist på parkeringsplatser vid stationen. Partiet är tveksam till att Värsta allé öppnas för biltrafik.

#### - **Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille**

Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille framför synpunkter kring kulturmiljö och planförslaget. Följande kommer en sammanfattning av Spånga Fornminnes- och Hembygdsgilles synpunkter på planförslaget:

Positiva synpunkter på planförslaget:

- Att järnhandelshuset från 1923 skyddas i detaljplan är lovvärt. För exteriören kan gärna en historisk färgsättning eftersträvas. Skyddsbestämmelserna borde omfatta även delar av interiören, såsom trapphus och dörrsnickerier.
- I princip är välkommet att bebygga ett område, som upptas av en grusad, numera obehövlig gårdsyta. Att ianspråkta en del av områdets parkeringsplatser är också rimligt.

Negativa synpunkter till planförslaget:

- Föreslagen ny bebyggelse avviker för mycket från den befintliga. Mer hänsyn till områdets karaktär ska tas.
- Föreslagen ljusgrön fasadputs och markanta mörka träpartier går heller inte i samklang med omgivningens, som präglas av mer enhetliga putsfasader i varmare färgnyanser.
- En våningshög glasad "länkbyggnad" vid Värsta allé verkar artfrämmande.
- Att öppna Värsta Allé för biltrafik avstyrks, om följderna blir att en separat gång- och cykelväg måste anläggas, på bekostnad av alléträd. Värsta Allé bör istället värnas, som Spångas mest väl gestaltade gaturum, därtill med historisk förankring.

#### - **Privatpersoner**

Till samrådsskede skickade sammanlagt 47 privatpersoner skriftligt yttrande. Huvudfrågor som har lyfts kan sammanfattas enligt nedan:

- **Behov av ett helhetsgrepp.** En övergripande områdesplan som tar ett större grepp om trafiklösningar, stationen och bussterminalen, säkerhet, barnperspektivet etc. för Spångas centrala delar.
- **Höghuset-stadsbilden, kulturmiljön.** Planerade bebyggelse avsticker alldeles för mycket från befintlig bebyggelse, och förändrar områdets karaktär negativt. Spånga ska fortsätta utmärka sig med sin lågmälda småskalighet. Befintliga bebyggelsens karaktär i högre grad får styra utformningen av den tillkommande.

- **Spånga järn- och färghandel.** Planförslaget tar inte hänsyn till det kulturhistoriska huset för Spånga järn- och färghandel. Nybyggnation ska ske i samma stil som byggnaden för Spånga- och färghandel. Byggnaden för tidigare Spånga Järn- och färghandel bör rustas upp utan rivningar och åter bli en aktiv del av centrumets affärliv. Detaljplanen bör även skydda delar av interiören.
- **Kollektivtrafik.** Behov av utbyggnad av stationen och bussterminalen pga. utbyggnaden av Mäljarbanan och Bromstensstaden, och att detta ska utredas innan kvarteret Hedvig 7 exploateras. Behov av en ökad tillgång till stationen via ytterligare en ingång samt behov av ett mer integrerad station-centrumsområde.
- **Trafik.** Det är mycket problematiskt för gående, cyklister, bussar och bilar vid pendeltågsstationen i dagsläget; Köbildningar och trängsel särskilt vid rusningstid. Genomförandet av de pågående detaljplanerna vid Spånga centrum begränsar möjligheterna att förändra trafiksituationen i området. Det anses även att den planerade lastplatsen på Värsta allé är olämplig. Problematiskt att öppna Värsta Allé för biltrafik, om följden blir att en separat gång- och cykelväg måste anläggas, på bekostnad av alléträd.
- **Trafiksäkerhet.** Det är mycket hårt trafikerat runt pressbyrån och övergångsstället. Platsen är ett solklart olycksriskområde för framförallt barn och äldre. Det är idag ett oros- och riskmoment då mycket barn och ungdomar rör sig till och från bussar och tåg vid Spånga station.  
**Centrumparkering, p-tal.** Parkeringstalet är för lågt. Parkeringsplatserna som försvinner behövs för lämning och hämtning vid stationen, och även som centrumparkering. Färre parkeringsplatser kommer att påverka centrumverksamheten negativt, samt att bilar kommer att stå längs gatorna och på så sätt minska framkomligheten för andra bilar och bussar.
- **Behov av större lägenheter för familjer.**
- **Samhällsfunktioner.** Det lyfts behov av samhällsfunktioner som skolor, förskolor, fotbollsplan.
- **Vind.** Höghuset kommer att medföra vind, blåst och oljud.
- **From av samrådsmötet.** Alla hade förväntat sig presentation av projektet och att få en samlad information om förslaget. Samrådsmötets form (öppet hus) passade inte målgrupp.
- **Positiv till exploatering.** Många är i grunden positiva till utbyggnad, förtätning och andra förändringar som behövs för att ge plats till fler Spångabor, och anser att detta är



viktigt för Spångacentrum. Men framför synpunkter på förslaget.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

#### **Behov av ett helhetsgrepp**

*De flesta privatpersoner, liberalerna och även Spånga Fornminnes- och Hembygdsgille lyfter ett behov av en övergripande områdesplan som tar ett större grepp om trafiklösningar, pendeltågsstationen och bussterminalen, samt säkerhet och barnperspektivet vid centrala delar av Spånga.*

*Stadsbyggnadskontoret arbetar geografiskt samlat med Spångas centrala delar tillsammans med övriga berörda förvaltningar och parter såsom trafikverket gällande Mäljarbanan och med trafikförvaltningen gällande bussterminalen. Exempel på frågor som hanteras geografiskt samlat i det löpande arbetet är viktiga frågor såsom trafiksituationen, behov av parker, skolor, förskolor och lokaler. I detaljplanprocessen arbetar stadsbyggnadskontoret alltid nära både exploateringskontoret vars landskapsarkitekter och trafikplanerare utformar ny allmän plats och trafikkontoret som arbetar med trafikflöden och omdaning av befintlig allmän plats. Program för detaljplan är en formell process för utredning av större områden i det tidiga skedet, innan detaljplanarbeten startas. Sådana program startar genom politiskt beslut. Eftersom stadsbyggnadsnämnden redan har beslutat om start av nämnda detaljplanen är det inte aktuellt att starta ett programarbete för Spångas centrala delar. Gällande bussterminalen ser stadsbyggnadskontoret gärna att en detaljplan startar för att samordna utvecklingen med övriga pågående detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret kan dock inte starta en detaljplan för bussterminalen på eget initiativ, det är ansvariga myndigheter som ska komma in med en ansökan om detaljplanändring.*

#### **Höghuset-stadsbilden, kulturmiljön.**

*Stadsbyggnadskontoret är uppmärksammat om Spångas karaktär och småskalighet, och samtidigt anser att området mot Bromstensvägen har, med exploateringarna runt 2000-talet längs med Bromstensvägen, fått delvis en annan karaktär än resten av Spånga/Solhem. Kvarteret förhåller sig höjdmässigt till befintliga femvåningshusen längs med Bromstensvägen. Mot Värsta allé har kvarteret fått en lägre höjd anpassade efter de befintliga småskaliga bebyggelserna längs med Värsta allé. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som lämpligt med en högre byggnad vid en sådan central och strategisk plats som korsningen Värsta allé/Bromstensvägen. Inför granskningsskedet har stadsbyggnadskontoret tagit ett omtag gällande höghuset. Höghuset har sänktes till tolv våningar och dess proportion och utformning har bearbetas på ett sätt som säkerställer ett slankare uttryck, och*

*en arkitektur av högre kvalitet. Synpunkter kring förslaget kopplat till Spångas karaktär bedöms därmed tillgodosedda.*

### **Spånga järn- och färghandel.**

*Planförslaget tar hänsyn till byggnader för Spånga järn- och färghandel genom en betydlig lägre byggandshöjd för tillkommande bebyggelsen mot Värsta allé. Nya bebyggelsen ansluter sig till befintliga byggnaden på ett varsamt sätt. Den föreslagna länkbyggnaden i samrådsförslaget, mellan befintliga huset och trevåningshuset, har borttagits till granskningsskedet vilket ger möjlighet för den ursprungliga delen av byggnaden för Spångas järn- och färghandel att framhävas mot Värsta allé.*

*Detaljplanen skyddar den ursprungliga delen av byggnaden för Spånga järn- och färghandel. Utbyggnaderna är enligt byggandsantikvariska utredningen som togs i samband med detaljplanen inte lika medvetet utformade som den ursprungliga byggnadsvolymen, utan har en bitvis ålderdomlig framtoning. Det finns också bristande kopplingar mellan utbyggnaderna och den ursprungliga byggnaden. Den ursprungliga byggnadsvolymen bedöms ha bredare och djupare kulturvärden än tillbyggnaderna. Vad gäller skydd av invändiga delar av byggnaden är trapphuset i den ursprungliga byggnaden av kulturhistoriskt värde, enligt byggandsantikvariska utredningen. I och med att detaljplanen kommer att möjliggöra bostäder i den ursprungliga delen av byggnaden för Spånga järn- och färghandel ska stadens tillgänglighetskrav och även Boverkets byggregler uppfyllas, vilket är svårt med det befintliga trapphuset.*

*Gällande fasadgestaltning för de nya bebyggelserna inom detaljplanområdet har stadsbyggnadskontoret valt att inte ställa krav på en fasadgestaltning i en stil lik byggnaden för järn- och färghandel, detta för att låta den kulturhistoriska värdefulla byggnaden framhävas som en bevarad byggnad från 20-talet. Ett modernt och stilrent uttryck för de tillkommande byggnaderna underlättar att särskilja nytt och gammalt i kvarteret.*

### **Kollektivtrafik.**

*Frågor kring kollektivtrafik och behov av utbyggnad av stationen och bussterminalen kan inte hanteras inom ramen för den här detaljplanen. Frågan ägs av Trafikförvaltningen. Om en ny detaljplan ska framtas för att möjliggöra utbyggnad av stationen och bussterminalen kommer stadsbyggnadskontoret att involveras för att arbeta fram en ny detaljplan som möjliggör utbyggnaden.*

**Trafik och trafiksäkerhet**

*Den planerade lastplatsen på Värsta allé har föreslagits i dialog med Trafikförvaltningen. Lastplatsen har dimensionerats och utformats på ett sätt som säkerställer att bussarnas framkomlighet inte försämras på Värsta allé. Staden har inte ambitionen att anlägga en gång- och cykelväg på Värsta allé. Alléträd kommer därmed inte beröras.*

*Trafiksäkerhetsfrågor kan inte hanteras inom ramen för denna detaljplan.*

**Centrumparkering.**

*Vad gäller centrumparkeringsfrågan har Stockholms stad inför samrådsskedet tagit fram en parkeringsutredning med syftet att presentera vilka konsekvenser borttagandet av parkeringsplatser kan resultera i vid genomförande av planerad bebyggelse i närhet till Spånga centrum. Sammantaget kan konstateras att antalet parkeringsplatser i framtiden kommer att utökas i förhållande till dagsläget. Att parkeringssituation vid genomförandet av utredningen anses tillgodose behovet av parkering tyder på att parkeringsutbudet även i framtidsscenarioet kommer vara tillräckligt högt. Den nya bostadsbebyggelsen harmoniserar med Stockholm stads översiktsplan och bidrar till ett större kundunderlag inom Spånga centrum. De nyttillkommande bostäderna ligger i nära anslutning till Spånga station, vilket främjar användandet av kollektivtrafik. Genomförande av den pågående detaljplanen bidrar till att minska andelen bilresor och öka andelen hållbara resor i Spånga centrum. Infartsparkeringen vid tennishallen som i dagsläget används som etableringsyta för angränsande bebyggelse kommer att öppnas upp för att ersätta de platser som då tas i anspråk i samband med genomförandet av detaljplanen för Hedvig 7.*

**Parkeringstal.**

*Parkeringstalet i projektet är plats- och projektspecifikt utifrån platsens förutsättningar, lägenhetsstorlek och de mobilitetsåtgärder som byggaktören har ambitionen att genomföra i projektet. Med det kollektivtrafiknära läget som platsen har, och utifrån den typen av lägenhet som föreslås, bedömer stadsbyggnadskontoret att föreslagna parkeringstalet 0,30 är ett lämpligt tal för projektet. De planerade parkeringsplatserna inom detaljplanområdet för Hedvig 7 är till boende och besökare i kvarteret. Parkeringsplatserna ersätter inte de parkeringsplatserna som försvinner i samband med exploateringen.*

**Behov av större lägenheter för familjer**

*Inför granskningskedet har lägenhetsfördelningen setts över i förslaget. Planen möjliggör i senaste förslaget en variation av lägenhetsstorlekar från små ettor till fyra rum och kök. Majoriteten av lägenheterna är dock små yteffektiva lägenheter vilket bygger på ett studiokoncept.*

**Samhällsfunktioner.**

*Frågan kan inte hanteras inom ramen för denna detaljplan.*

**Vind.**

*En vindutredning har tagits fram i samband med detaljplanen för att utreda hur föreslagen bebyggelse påverkar mikroklimatet i projektets närområde. Detaljplanen reglerar de tekniska åtgärder som vindutredningen rekommenderar, bl.a. skärmtak vid höghuset för att säkerställa gynnsamma vindförhållanden på allmän platsmark. Möjlighet till andra åtgärder som trädplantering på allmänplats kommer att utredas i samband med systemhandlingsprojektering av allmän plats.*

**Form av samrådsmötet.**

*Gällande samrådsmötets form hade Stadsbyggnadskontoret planerat för ett samrådsmöte i form av öppet-hus. Information kring samrådsmötet och mötesformen gick ut genom bl.a. lokal tidning och stadsbyggnadskontorets hemsida. Stadsbyggnadskontoret håller inte presentation på alla samrådsmöten. Detta för att behov och förutsättningar ser olika ut i olika projekt, och i detta fall valde stadsbyggnadskontoret att genomföra samrådsmötet i form av öppet-hus för att ge fler personer möjligheten att komma till tals och för att möjliggöra ett närmare samtal med invånarna.*

**Positiv till exploatering.**

*Stadsbyggnadskontoret noterar de synpunkter som ser positivt på exploateringen. Synpunkterna syftar på att föreslagen bebyggelse kommer att förstärka Spånga centrum med ett ökat kundunderlag, och ökat antal lokaler för centrumändamål.*

**Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

- Höghuset utgår ur förslaget.
- Parkeringsplatsen behålls oexploaterad.
- Bevara hela befintlig bebyggelse och skydda även interiören.
- Bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller innehålls i sovrum.
- Området bör planeras utifrån ett beräknat högsta flöde (BHF) beträffande översvämning med motiveringen ovan. BHF har

inte utretts men området har dimensionerats utifrån ett 100-årsregn.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från inkomna synpunkter har intressekonflikter mellan en effektiv markanvändning mot kulturmiljön samt behov av centumparkering identifierats.

Föreslaget kvarter är uppbrutet och gestaltat på ett sådant sätt att de bättre ska passa in i Spånga centrum. Grundtypologin är ett halvslutet kvarter som är i samklang med den befintliga bebyggelsestrukturen nordväst om planområdet. Detaljplanen reglerar höghusets utformning med syfte att säkerställa ett väl gestaltad, slinkt landmärke. Detaljplanen säkerställer också att den ursprungliga delen av den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden för Spångas järn- och färghandel bevaras och, att mötet mellan den nya bebyggelsen och den befintliga byggnaden sker på ett hänsynsfullt sätt. Bebyggelsens bottenvåning möjliggör för lokaler vilket tillsammans med en tvingande uppglasningsbestämmelse och den mindre platsbildningen bedöms bidra till en trivsam gatumiljö.

Det bedöms antalet centumparkering i framtiden kommer att utökas i förhållande till dagsläget trots att ett antal parkeringsplatser försvinner i samband med genomförandet av denna detaljplan. Att parkeringssituationen idag anses tillgodose behovet av parkering tyder på att parkeringsutbudet även i framtidsscenario kommer att vara tillräckligt högt.

En avvägning mellan olika intressen har gjorts. Mot bakgrunden av ovanstående, och på grund av platsens kollektivtrafiknära läge och översiktsplanens intentioner om omvandling av Bromstensvägen till ett urbant stråk är stadsbyggnadskontorets ställningstagande att föreslagen exploatering är lämplig.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare och planförslaget har reviderats i enlighet med synpunkterna och utredningarnas resultat.

- Bebyggelsens skala och utformning.
- Mötet mellan nya och befintliga kulturhistoriska byggnaden.
- Dagvatten och översvämning
- Trafikbuller
- Vibration och stomljud
- Geotekniks
- Ras och skred

- Risk
- Trafik
- Vind och mikroklimat

Kontoret föreslår att förslaget förändras så att höghuset sänks från 15 till 12 våningar. Mot Värsta allé sänks lågdelen frågan fyra våningar till tre våningar. Dessutom utgår den föreslagna länkbyggnaden mellan nya bebyggelsen och byggnaden för Spånga järn- och färghandel ur förslaget, detta för att den ursprungliga delen av den kulturhistoriska byggnaden framhävs. Kvarteret, och framför allt höghuset får en ny gestaltning med ett slankt uttryck och en högre arkitektonisk kvalitet. Platsbildningen vid korsningen Bromstenvägen/Värsta allé utökas ytmässigt med syftet att möta upp gångflödet från stationen.

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

Louise Heimler  
planchef

Yasaman Ghanavi  
stadsplanerare