

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Bjurbäcken 6 i stadsdelen Rågsved i Stockholm Dp 2017-04553

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Granskning.....	4
Synpunkter inkomna under granskning	4
Remissinstanser	4
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	7
Övriga.....	7
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	8
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	8
Synpunkter inkomna under granskningen som tillgodosetts	8
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	11
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	13

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en komplettering av Rågsved med cirka 335 bostäder, varav 120 hyresrättslägenheter och 215 bostadsrättslägenheter, och att utveckla Bjursätragatan till en mer befolkad, trygg och stadsmässig gatumiljö. Detta åstadkoms genom att bostäderna får tydliga huvudentréer, fönster och lokaler mot Bjursätragatan. Planen syftar även till att säkerställa bostädernas gestaltning samt en hög arkitektonisk kvalitet i gaturummet. Planen medger en ny kvartersgata inom planområdet samt en breddning av Bjursätragatans sektion. Planförslaget ställdes ut för granskning 2019-08-28 – 2019-09-25. Under granskningen har 14 yttranden inkommit. En remissinstans tillstyrker ärendet. Flertalet

Stadsbyggnadskontoret

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

remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget, men ett fåtal framför synpunkter i sak. Synpunkterna gäller främst hur tunnelbanans påverkan på bostäderna ska hanteras i form av ljusstörningar, risken för ras och skred, justering av stomljuds nivåer samt behovet av avtal för att säkerställa skyddsrikt utmed tunnelbanespåren för att marken ska bli lämplig för bostadsändamål. Både Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvaret framhåller att det är av stor vikt att skyddsrikt är färdigställd innan bostäderna står klara för inflytt. Även synpunkter på planens fastighetsrättsliga delar har inkommit.

Inga sakägare har yttrat sig i granskningen. Av två övriga boende som framfört synpunkter önskar en enskild att Bjursätragatan ska utformas med hastighetsreducerande åtgärder, och en enskild motsätter sig planen och vill att planområdets rekreativa värden och naturmiljövärden ska bevaras i sin helhet.

Inkomna synpunkter föranleder följande förändringar av planförslaget:

- Plankartans bestämmelse b2 har justerats för att säkerställa att maximala stomljuds nivåer innehålls för bostäder enligt gällande överenskommelse mellan Stockholms stad och Trafikförvaltningen Region Stockholm.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelsen b4 för att säkerställa en god boendemiljö med avseende på buller.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelsen n3 i syfte att säkerställa att marknivåer utformas i enlighet med slutsatserna i riskutredningen.
- På plankartan har bestämmelsen n2 införts på bostadsgården i kvarter 1 i syfte att förtydliga och möjliggöra för behovet av dagvatten- och skyfallshantering.
- Plankartans bestämmelse m2 har justerats för att möjliggöra för behovet av skyfallshantering på bostadsgården i kvarter 1.
- Plankartans användningsbestämmelse P har tagits bort med anledning av att det inte längre föreligger ett behov av tredimensionell fastighetsbildning för garage.
- Plankartan har justerats med avseende på ytanspråk för utområde för ledningsrätter genom/under kvartersmark.

- Planbeskrivningen har justerats med förtydliganden, samt en bedömning, gällande risken för ras och skred inom och i direkt anslutning till planområdet.
- Planbeskrivning har kompletterats med förtydliganden gällande tillgänglig besöksparkering i kvarter 2.

- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande avseende olycksrisk och hantering av åtgärder (skyddsräk) samt marknivåer (planbestämmelse n3).
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av bullersituationen mot tunnelbana och reglering av genomgående lägenheter (planbestämmelse b4).
- Planbeskrivningen har justerats med förtydliganden gällande översvämningsrisker och skyddsåtgärd i form av översvämningsyta eller magasin i händelse av ett skyfall (100-årsregn).
- Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av ljusstörningar från tunnelbanan samt en bedömning huruvida det föreligger olägenheter för boende kopplat till detta.
- Planbeskrivningens genomförandedel har uppdaterats med förtydligande gällande avtal för skyddsräk mellan Exploateringskontoret Stockholms stad samt Trafikförvaltningen Region Stockholm.
- Planbeskrivningens avsnitt om fastighetsrättsliga frågor har justerats och uppdaterats.

- PM Risk ny bostadsbebyggelse vid Bjursätragatan i Rågsved har uppdaterats och förtydligats i enlighet med inkomna synpunkter från Storstockholms brandförvar.
- Projekterings-PM Geoteknik underlag för projektering av mark- och grundläggningsarbeten har reviderats med anledning av ingrepp i tunnelbanans släntkonstruktion.
- Situationsplan för branduppställningsplatser och utrymningsväg har uppdaterats.

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkänns. Eftersom genomförandefrågorna ej är helt klarlagda och överenskommelse om exploatering ännu inte färdigställt överlämnas tjänsteutlåtandet till kommunfullmäktige för antagande.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att komplettera Rågsved med cirka 335 bostäder, varav 120 hyresrättslägenheter och 215 bostadsrättslägenheter och att utveckla Bjursätragatan till en mer befolkad, trygg och stadsmässig gatumiljö. Detta åstadkoms genom att bostäderna får tydliga huvudentréer, fönster och lokaler mot Bjursätragatan. Planen syftar även till att säkerställa bostädernas gestaltning samt en hög arkitektonisk kvalitet i gaturummet. Planen medger en ny kvartersgata inom planområdet, en breddning av

Bjursätragatans sektion, samt möjliggör skyfalls- och dagvattenhantering samt parkering.

Granskning

Aktuell detaljplan ställdes ut för granskning under perioden 2019-08-28 – 2019-09-25. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

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

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att det på nuvarande planhandlingar inte går att bedöma om risken är acceptabel för olyckor med hänsyn till närheten till tunnelbanan norr om planområdet. Kommunen anger att Trafikförvaltningen har för avsikt att anlägga och utöka befintlig skyddsräll på banan utmed planområdet. Skyddsräll bedöms av kommunen nödvändig för att planerad bebyggelse ska vara lämplig med hänsyn till risken för olyckor. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning. För att detaljplanen ska vara lämplig med hänsyn till olyckor anser Länsstyrelsen att skyddsrällen måste vara säkerställd innan planen antas och att detta ska framgå av planhandlingarna.

Kommunen har angett att stabiliteten för slänterna ska hanteras i byggskedet. Länsstyrelsen vidhåller att kommunen före antagande av planen ska säkerställa att detaljplanen inte är olämplig med hänsyn till risken för ras och skred.

Luffartsverket

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

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Utbildningsförvaltningen

Närmaste kommunala grundskolor är Snöträskolan och Rågsveds grundskola. Till dessa skolor måste en säker skolväg säkerställas, särskilt med tanke på blandtrafiken utmed Bjursätragatan utan särskild cykelbana. Generellt råder ingen brist på skolplatser i

området och därmed finns heller inget önskemål om att tillskapa nya skolplatser i samband med föreliggande planförslag.

Stockholm Vatten och Avfall

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att det planeras för ett maskinellt insamlingssystem. Riktlinjerna kring kärthantering i Projektera och bygg för god avfallshantering ska följas. Vid nybyggnationer ska system för insamling av grovavfall alltid planeras in, exempelvis genom att reglera plats i miljörum eller utforma en uppställningsyta för en container på kvartersmark.

I nybyggnadsområden bör gatustrukturen utformas så att hämtfordon kan köra runt utan att behöva vända eller backa. Backning ska ur trafiksäkerhetssynpunkt undvikas och får endast förekomma vid vändning med max en billängd, t ex genom en t-vändning. Eventuell vändplan bör ha en radie på minst 9 m. Vid projektering av nya gator bör svepytor användas för att säkerställa framkomlighet. Angöringsplatser ska vara anordnade så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt utformade så att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Med anledning av närheten till tunnelbanan ska ljus-störningar från passerande tunnelbanetåg för bostäderna utredas och avtal tecknas.

Vad gäller plankartans innehåll ska störningsbestämmelserna för stomljud i plankartan justeras till "Byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljudsnivå i sovrum ej överskrider 30 dB(A) SLOW vid tågpassage".

En kompletterande skyddsräll ska placeras i spåranläggningen för att ytterligare minska risken för urspårning även om risken för urspårning på denna plats är låg. Denna skyddsräll ska bekostas av staden och ska vara på plats innan bostäderna är färdigbyggda. Skyddsrällen ska regleras i avtal.

Genomförandeavtal ska tecknas med trafikförvaltningen innan antagande av planen. Genomförandeavtalet reglerar bl.a. förutsättningar för arbeten som kan komma att påverka spåranläggningen och kollektivtrafiken, åtgärder och ansvarsfördelning för åtgärderna som behöver utföras på kollektivanläggningen, såsom skyddsräll, för att möjliggöra planen samt ansvarsfördelning under genomförandet. Beroende på om stödmurar eller motsvarande uppförs kan exploitören behöva teckna ett förvaltningsavtal med trafikförvaltningen.

Vid samtliga vibrationsalstrande arbeten såsom sprängning, pålning, spontning inom 50 meter från spåranläggning ska SSA TEB-0345

följas och vid samtligatyper av kranarbeten ska SSÅ SÅK-0464 följas.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra mot detaljplanen.

Råd för funktionshinderfrågor vid stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden

Rådet anser att det är oklart vilka alternativa entréer planhandlingarna hänvisar till. Rådet önskar att handläggaren ser över andra sätt att uppfylla tillgänglighetskraven (utöver alternativa entréer).

Det saknas även resonemang kring funktionshinderbostäder, dessa bör utgöra ca 15-20 stycken av de 340 planerade lägenheterna.

Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun

I plankartan har markreservat avsatts för gemensamt garage (g2). För att säkerställa rätten till garage kan gemensamhetsanläggning eller servitut bildas. Lantmäterimyndigheten tolkar planbestämmelsen (g2) som att garaget är att se som bostadskomplement. Inom samma område som markreservat för garage (g2) anges användningen parkering (P). P möjliggör bildande av en tredimensionell parkeringsfastighet som kan överlåtas till annan ägare. Lantmäterimyndigheten bedömer att en kombination av bestämmelserna g2 och P inte är lämplig då de motsäger varandra.

I planbeskrivningen beskrivs att det krävs för planens genomförande att gemensamhetsanläggning för parkeringsplatser och kvartersgata inrättas. Det framgår dock inte för vem gemensamhetsanläggning ska inrättas. Vilka fastigheter som berörs behöver beskrivas.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i ärendet.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

SSBF påpekar att det finns en del oklarheter i den riskbedömning som presenteras. Med tanke på att ett flertal oklarheter kring riskbedömningen hittats, bland annat avsaknaden av acceptanskriterier, anser SSBF att underlaget inte är tillräckligt för att fatta beslut kring. Vidare bör åtgärden att komplettera skyddsräll säkerställas genom avtal med SL. SSBF anser även att det bör regleras i plankartan att byggnaden närmst spårområdet inte får uppföras förrän åtgärden är vidtagen. Detta eftersom det är en åtgärd som är utanför aktuellt planområde. I planbeskrivningen framgår att vissa avtal krävs för detaljplaneförslagets antagande och genomförande men där behandlas inte ett avtal med SL.

Den utredning för kvarter 1 som medföljer granskningshandlingarna i kombination med situationsplan verkar hantera två av fem nya planerade byggnader. För dessa två byggnader är det oklart om kravnivå på räddningsväg och uppställningsplats för räddningstjänstens stegfordon uppfylls avseende bland annat höjder och tillgängliga bredder.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Ingen sakägare har yttrat sig under granskningskedet.

Övriga

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen undrar kring markföreningarna som identifierats inom planområdet och önskar förtydligande i planbeskrivningen kring om markprover genomförts.

Vidare fråga rör vad som avses med lokalen för centrumändamål inom kvarteren – erbjuder möjlighet för fritidslokal för boende.

Hyregästföreningen undrar även om taxa och avgift för boende i kvarter 1 blir densamma som för boende i kvarter 2, eller om det innebär något annat eftersom parkering löses genom parkeringsköp i garaget.

Vidare påpekar man att det finns risker förenade med översvämningssituationen utmed Spårfinnargränd.

I övrigt tillstyrker Hyresgästföreningen förslaget.

Enskild 1

Den enskilde anser att bebyggelse på platsen är otänkbart då den nyttjas av många närboende, särskilt barn, men även vuxna som inte har råd eller möjlighet att ur ett tillgänglighetsperspektiv kunna ta sig till andra parker och/eller rekreativa miljöer. Den enskilde uppmanar kontoret att tänka om och planera för bostäder på en annan och mindre nyttjad och uppskattad plats.

Enskild 2

Den enskilde uppger att Bjursätragatan är en 30-väg, men menar att det kanske är 5% av bilisterna som håller hastigheten och att det föreligger en fortkörningsproblematik och racing på nätterna. I det fall staden planerar flera hundratals bostäder bör det definitivt satsas på många fler farthinder längs hela Bjursätragatan. En livsviktig aspekt vad gäller tryggheten och livskvalité.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Bevarande av platsens ekologiska och rekreativa värden i sin helhet. Bevara platsen och bygg bostäder på andra mindre uppskattade grönytor.
- Bebyggelsens skala, exploateringsgrad och höjd ska minskas och anpassas till omgivande bebyggelse.
- Oklarheter i riskbedömningen kring acceptanskriterier.

Alla synpunkter samt stadsbyggnadskontorets ställningstaganden från samrådet återfinns i *Samrådsredogörelse Detaljplan för Bjurbäcken 6 i stadsdelen Rågsved, Dp 2017-04553*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detta avsnitt har delats in i två delar. Den första delen består av stadsbyggnadskontorets ställningstaganden för *synpunkter inkomna under granskningen som tillgodosetts*. Den andra delen består av stadsbyggnadskontorets bemötande och ställningstagande av *synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts*.

Synpunkter inkomna under granskningen som tillgodosetts

Oklarheter i riskbedömningen

SSBF uttrycker i sitt yttrande att det råder oklarheter kring hanteringen av förutsättningar för urspårningsrisker. Oklarheterna består bland annat av att SSBF inte delar bedömningen av att tunnelbanespåret passerar planområdet är att betrakta som raksträcka, att tågtypen som trafikerar aktuell sträcka inte stämmer och att hastigheten skulle vara lägre än 70 km/h. Utifrån de inkomna synpunkterna har stadsbyggnadskontoret och riskkonsulten, tillsammans med Trafikförvaltningen sett över innehållet i utredningen och justerat resonemangen kring raksträcka, tågtyp samt hastighet.

Risken för ras och skred

Länsstyrelsen framhåller att kommunen ska säkerställa att detaljplanen inte är olämplig med hänsyn till risken för ras och skred inför antagande. Kommunen delar Länsstyrelsens bedömning att risken för ras och skred ska kartläggas och säkerställas. Stabiliteten i området är gynnsamma i befintliga förhållanden och befintliga slänter i området bedöms som stabila. För planens genomförande har slänten mot tunnelbanans banvall studerats efter granskning, och ingrepp och lutningar har stämts av med Trafikförvaltningen. Risken för ras eller skred bedöms som låg. Under schakt- och anläggningsarbetet kommer slänten stabiliseras med sprutbetong i syfte att förhindra att tunnelbanans anläggning

skadas. Ingreppet förhindrar och minimerar risken för ras eller skred. Efter schakt- och anläggningsarbetet kommer slänten återställas och därmed bedömer kommunen att risken för ras och skred i detaljplanen är hanterad.

Ljus- och bullerstörningar

Trafikförvaltningen anser att risken för olägenheter i form av ljusstörningar från passerande tunnelbanetågs strålkastare behöver utredas. Kontoret har gjort en översiktlig bedömning av situationen. Tunnelbanan passerar ca 21 meter från bostadsbebyggelsen på en relativt rak sträcka, vilken till största delen löper parallellt utmed bostadsbebyggelsen. Då det inte gått att få ut information om tunnelbanevagnarnas frontljus gjordes en okulär kontroll av en passerande tunnelbanevagn av typen C20 (genomförd av ljusdesigner på Nyréns). Kontrollen genomfördes i spårnivå och på cirka 6 meters avstånd. Slutsatsen av denna kontroll var att ett avstånd om ca 21 meter, i kombination med tågets vinkel i relation till fasad enligt föreslagen bebyggelse, inte bedöms medföra väsentliga ljusstörningar, till följd av frontljusens direkta ljuskäglor.

På grund av de höga bullernivåerna som tunnelbanan alstrar kommer lägenheterna i bostadsbebyggelsen närmast spåret utformas genomgående (planbestämmelse b4). En genomgående planlösning medför att boende även skyddas från eventuella ljusstörningar. De boende kan välja att vistas i de delar av lägenheten som vetter mot gården, där ljuset inte utgör en eventuell störning.

Med utgångspunkt i den okulära kontrollen och resonemanget ovan gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att ljusstörningarna inte riskerar att medföra betydande olägenheter för de boende.

Bestämmelsen om stomljusnivåer på plankartan har reglerats i enlighet med Trafikförvaltningens önskemål.

Genomförandeavtal för skyddsräll och markens lämplighet Länsstyrelsen, SSBF och Trafikförvaltningen understryker att ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Exploateringskontoret och Trafikförvaltning för att kunna bygga skyddsräll utmed aktuellt planområde, och därmed göra området lämpligt för bostadsbebyggelse. Länsstyrelsen anser vidare att åtgärden måste vara säkerställd innan planen antas. Kontoret delar uppfattningen att skyddsrällen är en förutsättning för bebyggelsen och lämpligheten inom planområdet, och anser att skyddsrällen ska vara anlagd innan huset tas i bruk. Inför antagande har ett genomförandeavtal (mellan Exploateringskontoret och Trafikförvaltningen region Stockholm) tecknats i syfte att förtydliga

genomförande, kostnad och tidplan av skyddsriäl. Ännu ett genomförandeavtal (mellan Trafikförvaltningen och AB Stockholmskem) ska tecknas med fokus på ingrepp i tunnelbanans anläggningar inför byggstart. Enligt PBL får en åtgärd som kräver bygglov inte påbörjas förrän byggnadsnämnden har gett ett startbesked. Förutsättning för startbesked styrs i detaljplanen av markens lämplighet för bebyggande, som skall vara säkerställd genom att en markförändring har avhjälppts eller en skydds- eller säkerhetsåtgärd har vidtagits på tomten, enligt 4 kap 14 § pt. 4, PBL. En sådan utredning skall inlämnas innan startbesked och i föreliggande fall krävs att byggaktören kan visa att skyddsriälerna kommer att anläggas under genomförandeskedet, annars är inte marken lämplig för bostadsändamål ur ett riskperspektiv. För att få slutbesked (beslut om att byggnaden får tas i bruk) krävs att byggaktören visar att alla krav som gäller för åtgärden enligt startbeskedet är uppfyllda. Kontoret bedömer därmed att frågan hanterats i tillräcklig utsträckning.

Säkra skolvägar och hastigheten på Bjursätragatan
Utbildningsförvaltningen har i yttrandet påpekat vikten av säkra skolvägar från den planerade bebyggelsen till närliggande skolor. Kontoret gör bedömningen att det finns trafikseparerade gång- och cykelvägar i Rågsved vilket i hög grad möjliggör för barn och unga att ta sig fram utan att behöva korsa trafikerade vägar. I kombination med de hastighetsreducerande åtgärder som planeras utmed Bjursätragatan förbättras trafiksäkerheten väsentligt för både gång- och cykeltrafikanter, särskilt barn och unga.

Uppställningsplatser för utrycknings- och upphämningsfordon SSBF har i granskningen synpunkter på redovisningen av uppställningsplatser samt utrymningsvägen för kvarter 1. Situationsplan har uppdaterats och stadsbyggnadskontoret bedömer att frågan belysts i tillräcklig omfattning inför kommande bygglovskede.

Kontoret har noterat upplysningar från Stockholm Vatten och Avfall angående avfallshanteringen och tar med dessa till bygglovsskedet.

Rättigheter, användningsbestämmelser och markreservat
Stadsbyggnadskontoret har efter samråd med det kommunala lantmäteriet beslutat att införa justeringar i plankarta och planbeskrivningen för att förtydliga och öka planens fastighetsrättsliga genomförande.

Tillgänglighet och angöring samt funktionshinderbostäder
Funktionshinderrådet efterfrågar förtydligande gällande tillgängligheten för huvudentréer utmed Bjursätragatan i kvarter 2, där lutningen på gatan överstiger 1:20. Kontoret bedömer att det

finns möjlighet att anordna tillgänglig besöksparkering max 10 meter från entré utmed kvartersgatan. Tillgänglig besöksparkering och angöring utmed Bjursätragatan har studerats. Möjligheten att plana ut angöringsytorna får som konsekvens att övriga delar av gatan lutar ca 12 %, vilket står i konflikt med framkomligheten för kollektivtrafik och bussar. Kontoret bedömer att det i och med de befintliga höjderna på gatan även är att betrakta som orimligt med hänsyn till kostnader och terrängförhållandena för denna tomt (8 kap. 9 § PBL). Att förlägga huvudentréer mot innergård skulle motverka planens syfte om att skapa ett levande och tryggare gaturum av Bjursätragatan. Inför den planerade ombyggnationen av Bjursätragatan kommer lutningar vid angöringsytorna intill entréer och parkering att ses över i syfte att skapa så goda angöringsförhållanden som möjligt.

Behovet av funktionshinderbostäder stäms av inför markanvisning mellan Stadsdelsförvaltningen och Exploateringskontoret. I aktuellt projekt hänvisas frågan till den övergripande planeringen av fokus Hagsätra Rågsved.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

*Bevarande av platsens ekologiska och rekreativa värden
Inom planområdet förekommer relativt höga ekologiska värden i form av flertalet ekmiljöer, samt rekreativa ytor, vilka nyttjas av förskolor och boende i närområdet. Möjligheten att anpassa bebyggelse för att bevara dessa ytor till viss del har studerats. Även stadsbyggnadsnämndens medskick omfattade denna synpunkt inför planstart. Kontoret har undersökt möjligheten att anpassa bebyggelsens struktur samt minska antalet bostäder på platsen för att spara de rekreativa ytorna. Området kräver en halvsluten kvartersstruktur för att säkerställa en god boendemiljö ur ett bullerperspektiv då både tunnelbanan och Bjursätragatan utgör bullerkällor. Vidare är planens syfte att med hjälp av ny bebyggelse utmed Bjursätragatan skapa en mer befolkad, trygg och stadsmässig gata. Detta medför att de rekreativa ytor som återstår blir små och omringas av den föreslagna bebyggelsen. Likaså blir konsekvenserna att huvuddelen av de ekmiljöer som återfinns inom planområdet försvinner. Vid avvägningar av olika intressen ska även det allmänna intresset av bostadsförsörjning vägas in. Med utgångspunkt i detta gör kontoret bedömningen att bullersituationen, trygghetsaspekten samt antalet bostäder väger tyngre än det rekreativa värdet på platsen.*

Kontoret arbetar övergripande med att säkerställa behovet av rekreations- och parkytor för boende i hela stadsdelen inom ramarna för projekt fokus Hagsätra Rågsved och anser att de

rekreativa värdena kan tillgodoses i det intilliggande Rågsveds naturreservat. För att tillgängliggöra naturreservatet har staden för avsikt att bygga en ny gångförbindelse mellan Bjursätragatan och naturreservatet. Även ett fåtal ekar kommer skyddas och bevaras i planen och under genomförandet. Flera kompensationsåtgärder för de förlorade naturvärdena planeras att genomföras av Exploateringskontoret.

Bebyggelsens skala, exploateringsgrad och höjd ska minska. Under samrådet framfördes flera synpunkter kopplat till bebyggelsens skala och exploateringsgrad, och att denna är för hög och att förslaget i dess befintliga form inte fungerar på platsen. Om förslaget anpassas till områdets befintliga karaktär i skala och höjd eller områdets kulturmiljövärden, är bebyggelse på platsen dock möjlig. Stadsbyggnadskontoret anser att bebyggelsens skala fungerar på platsen då den i stort relaterar till befintlig byggnadsskala och höjder i området då omgivande bebyggelse ligger högre i terrängen. Kontoret anser att de fasadbearbetningar av bebyggelsen (Stockholmshusen) som genomförts inför granskningen av planen har en positiv effekt för skalan på bebyggelsen då den bryter ned fasaderna och förhindrar ett enahanda och monotont intryck.

Oklarheter i riskbedömningen kring acceptanskriterier. SSBF uttrycker i sitt yttrande att det råder oklarheter kring hanteringen av acceptanskriterier kopplat till urspårningsrisker. Utifrån de inkomna synpunkterna har stadsbyggnadskontoret och riskkonsulten sett över innehållet i utredningen och förtydligt resonemangen avseende acceptanskriterier. Vid exploatering utmed transportleder för farligt gods och järnväg görs riskanalyser som omfattar beräkning av risk i form av individrisk och samhällsrisk. Länsstyrelsen har rekommendationer både kring utförande av riskanalyser, skyddsavstånd till bebyggelse samt acceptanskriterier för värdering av risk. Några liknande rekommendationer finns inte för tunnelbana eller spårväg. Både rekommenderade skyddsavstånd och hänvisning till lämpliga acceptanskriterier saknas. Även de metoder som normalt används för att beräkna urspårning, sannolikhet och urspårningssträcka, är framtagna för järnväg. Under tunnelbanans 70 år i drift har ingen urspårning inträffat där tåget har hamnat utanför spårområdet. Det finns därför varken statistiskt underlag eller modeller för att beräkna sannolikheten för en sådan urspårning. Region Stockholm har heller inga framtagna kriterier för acceptans av risk för tredje man (eller resenärer). Det beror sannolikt på att behovet anses litet eftersom tredje man enligt historiken inte utsätts för risk annat än möjligen genom spårspång och liknande. För Citybanan utarbetades acceptanskriterier men de avsåg då resenärer, vilket inte är av intresse att studera i detta

projekt eftersom detaljplanens genomförande innebär en mycket liten påverkan på resenärernas säkerhet.

Avsaknaden av riktlinjer och acceptanskriterier innebär att nyttan av att beräkna risknivån är mycket begränsad. Därför har ett kvalitativt förhållningssätt valts. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta är tillräckligt utrett i aktuellt fall.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att projektet är ett positivt bidrag till Rågsveds och Bjursättragatans utveckling. Bebyggelsen skapar en tydlig stadsgata av Bjursättragatan med ett väl definierat och attraktivt gaturum. Tillsammans med fler bostäder på platsen och lokaler i bottenvåning mot gata ökar möjligheterna för att skapa ett tryggt och välbefolkat område.

Avvägningar mellan inkomna synpunkter och det stora behovet av tillkommande bostäder i Stockholm har gjorts. Kontoret anser att förslaget tagits fram utifrån behovet av bostäder, det kollektivtrafiknära läget och den aktuella platsens övriga förutsättningar. Hänsyn har tagits till behovet av att säkerställa en hälsosam och attraktiv boendemiljö, väl gestaltade offentliga rum, kompensationsåtgärder för förluster av rekreativa och ekologiska värden, samt möjligheten att bidra till en tryggare och mer sammanhållen stadsbebyggelse i enlighet med Översiktsplanens intentioner och projekt Fokus Hagsätra Rågsved.

Kontoret föreslår att förslag till detaljplan godkänns. Eftersom genomförandefrågorna ej är helt klarlagda och överenskommelse om exploatering ännu inte färdigställt överlämnas tjänsteutlåtandet till kommunfullmäktige för antagande.

Anna Lina Axelsson
planchef

Erik Olsson
stadsplanerare