



C424

1 (9)

2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

LAGAKRAFTBEVIS

Detta beslut har vunnit laga kraft

den.....13/7-2016.....

Sundbybergs stad
i tjänsten

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för bostäder på del av fastigheterna VANDRAREN 8, ORIENTERAREN 8 och SUNDBYBERG 2:30 i Hallonbergen i Sundbybergs stad**Bakgrund och syfte med detaljplanen**

Den 17 februari 2014 § 7 fick stadsledningskontoret i uppdrag av kommunfullmäktige att påbörja detaljplanearbete på del av fastigheterna Vandraren 8, Orienteraren 8 och del av Sundbyberg 2:30. Syftet är att möjliggöra nya bostäder på båda sidor om Rissneleden vid Hallonbergsvägen.

Granskning

Granskning av detaljplanen pågick mellan den 18 december 2015 och 25 januari 2016. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i stadshuset, biblioteket i Signalfabriken, biblioteket i Hallonbergen samt i det rosa rummet i bottenvåningen i Hallonbergens centrum. Annons om samråd och möten var införd i Mitt i Sundbyberg.

Inom ramen för utökad dialog i Hallonbergen hölls öppet hus i Hallonbergens centrum den 13 januari i det rosa rummet. Vi talade med cirka 60 personer kring den stora modellen. De flesta kommentarer var positiva, framförallt att det ser fint ut.

Remissinstanser

Planförslaget med handlingar har under samrådet skickats till remissinstanser enligt sändlista, sakägare enligt fastighetsförteckning och internt till kommunens förvaltningar.

Inkomna yttranden under granskning

Under rubriken *synpunkter* återges yttrandena från de som haft synpunkter och stadsledningskontorets svar på synpunkterna. Sammanlagt 12 skriftliga yttranden har inkommit till Stadsledningskontoret.

Externa remissinstanser som yttrat sig	synpunkter	inga synpunkter
Länsstyrelsen	X	
Lantmäteriet	X	



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting	X	
Svenska kraftnät		X
Trafikverket	X	
Vattenfall	X	
DHR Sundbybergsavdelningen		X
Norrenergi		X
Luffartsverket	X	
Kommunala remissinstanser som yttrat sig		
Byggnads- och tillståndsnämnden		X
Stadsmiljö- och tekniska nämnden	X	
Boende och övriga som yttrat sig		
Boende i Hallonbergen m.m.	X	

Synpunkter

Yttrande från Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att föreslagen utformning av planen inte säkerställer att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till riksintresse för luftfart och totalförsvaret. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Detaljplanen kan då komma att upphävas i enlighet med 11 kap. 11 § PBL.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintresse för luftfart och totalförsvaret

Luftfartsverket har både i samrådsskedet och granskningskedet, yttrande daterat 2016-01-22, avstyrkt uppförandet av byggnader över 55 meter över havet, och i denna höjd räknas även master, ventilationsanläggningar m.m. in. Även Trafikverket har framfört synpunkter utifrån detta i yttrande daterat 2016-01-22. Avstyrkan motiveras utifrån att byggnadshöjder över 55 meter anges störa riksintresse för luftfart, enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och riksintresse för totalförsvaret, enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser därför att detaljplanen inför antagandet behöver ändras så att det säkerställs att planförslaget inte medför en risk för skada på riksintresse för luftfart och riksintresse för totalförsvaret.

Stadsledningskontorets svar:

Synpunkterna beaktas i det fortsatta planarbetet.



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

Yttrande från Lantmäteriet

Grundkarta

Synpunkter från samrådsskedet kvarstår. Fastighets- och kvartersgränser samt fastighetsbeteckningar saknas eller är otydliga. Utritade gränslinjer i grundkartan stämmer inte överens med angivet linjemanér. Tydlig redovisning av gemensamhetsanläggningar, servitut och ledningsrätter, med exempelvis utbredning och angivelse av tillhörande linjemanér i teckenförklaringen, saknas. Grundkartan måste kompletteras med detta. Därutöver måste grundkartan kompletteras med fler koordinater samt att grundkartans aktualitet inte är acceptabel och måste uppdateras.

Fastighetsförteckning

Lantmäteriet har inte tagit ställning till fastighetsförteckningen i detalj men noterar att det finns fel och brister samt att den är svårläst. Det saknas även information om att planhandlingarna innehåller en fastighetsförteckning.

Plankarta med bestämmelser

Lantmäteriet noterar även i granskningsskedet att det inte finns några bestämmelser angående fastighetsbildning, som exempelvis minsta fastighetsstorlek.

Planbeskrivning

Utförlig redovisning av plangenomförandet och konsekvenserna för fastighetsägare och andra berörda av dessa åtgärder, enligt PBL 4:33, saknas. Som exempel saknas redovisning av berörda fastigheter, initiativtagande, kostnader och ersättningsfrågor avseende beskrivna fastighetsbildnings-, ledningsrätts- och anläggningsåtgärder. Detta måste planbeskrivningen kompletteras med. Den planerade fastighetsbildningen inom planområdet har förtydligats. Dock anges inget om BCD-området. Är tanken att fastighetsbildning ska ske även där? Som framfört vid samrådet förutsätts att markanvändningen är densamma vid eventuell fastighetsreglering till fastighet öster om detta område. Det finns fortfarande oklarhet avseende markområdet utlagt som kvartersmark för bostäder i den södra delen av planområdet. Detta gäller även markområdet utlagt som kvartersmark för bostäder i den nordvästra delen av planen. Vad är syftet med dessa? Ska de utgöra skiften till nybildad bostadsfastighet?

På sida 22 i planbeskrivningen anges det att ledningsrätter avseende fjärrvärme och starkström inte ska belasta kvartersmarken. Samtidigt finns det ett u-område utlagt inom kvartersmarken i plankartan. Detta gör det otydligt vad som avses. Det framgår även på samma sida i planbeskrivningen att omprövning ska ske avseende ledningsrätt för vatten då delar av rättigheten inte ska belasta allmän platsmark och del av kvartersmarken. För befintliga ledningsrätter inom kvartersmark rekommenderar Lantmäteriet att u-områden läggs ut i plankartan. För upplåtelse av nya ledningsrätter inom kvartersmark krävs u-områden i plankartan. Det finns olika markanvändning i området idag och detaljplanen hanterar inte alla dessa. Även



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

markanvändningen tunnelbana bör hanteras. Det finns otydlighet kring i planbeskrivningen angivna berörda gemensamhetsanläggningar och hanteringen av dessa. Det bör hanteras dels hur befintliga gemensamhetsanläggningar berörs och dels hur de avses hanteras, som exempelvis beskrivning av vilka omprövningar som behövs. Text under markägoförhållanden på sida 21 bör förtydligas med att planområdet endast berör delar av de angivna fastigheterna samt att text under användning av mark på sida 22 bör kompletteras med angivelse av park.

Stadsledningskontorets svar:

Synpunkterna beaktas i det fortsatta planarbetet.

Yttrande från luftfartsverket lfv

Sammanfattning

Luftfartsverket får med anledning av Sundbybergs stads detaljplan upprättad den 23 oktober 2015 framhålla att de byggnader som avses i planen inklusive antenner, skorstenar etc. inte får uppföras till högre höjd än 55 meter över havet (m.ö.h.). Skälen är bland annat att då störs riksintressen för luftfart samt riksintressen för totalförsvaret.

LFV hänvisar också till sitt tidigare yttrande från den 12 maj 2015, D-2015-040436.

Regelverket om hinderfria höjder har skärps genom ICAO doc 015. Den internationella luftfartsorganisationen ICAO har i sin skrift "ICAO EUR DOC 015 European Guidance Material on Managing Building Restricted Areas", bilaga 1, från september 2009 lämnat riktlinjer om hur man ska beräkna säkerhetsavstånd mellan radar och hinder för att eliminera störningar som kan påverka flygsäkerheten. Genom Kommissionens genomförandeförordning (EU) 1035/2011 om gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och om ändring av förordningarna (EG) 482/2008 och (EU) 691/2010 som hänvisar till ICAO:s standarder har regelverket verkan som lag i EU. Transportstyrelsen anger i sin författningssamling TSFS 2012:6 och i TSFS 2013:05 att en leverantör av flygtrafiktjänster (d.v.s. LFV) ska uppfylla de krav och följa de standarder som ställs av EU och ICAO.

Bällsta radar betjänar riksintressen för civil och militär luftfart. Radarn av största betydelse för att separera och kontrollera flygtrafiken i området Södermanland och Uppland-Västmanland. I området finns tre flygplatser av riksintresse. Störst är Arlanda med 23 miljoner årspassagerare, vidare ligger Bromma i omedelbar närhet och i området ligger även Uppsala/Ärna flygplats av riksintresse samt Västerås flygplats. Radarn betjänar även all den militära flygtrafiken i området. Slutligen finns en stor mängd överflygande trafik, s.k. en route trafik. Flygtrafiken i området omfattar totalt cirka 1500 rörelser per dygn. Radarn är ett mycket viktigt redskap för flygtrafiktjänsten att alltid på ett säkert sätt kunna separera flygplanen från varandra. Om man uppför byggnader över de gränser som finns i ICAO:s regelverk finns det



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

stor risk för att radarsignalen uteblir d.v.s. man ser inte flygplan som närmar sig varandra eller att signalen störs, t.ex. genom reflexion från byggnader som ger skenbilder av flygplan med intrycket att flygplanen finns på en annan plats än den verkliga. I båda fallen föreligger risk för att kollisioner kan inträffa. Försiktighetsprincipen innebär att man i sådant fall inte ska bygga. Det innebär en oacceptabel risk vilket kan leda till restriktioner i flygtrafiken.

Det tycks föreligga ett missförstånd angående hinder för luftfarten. Enligt planen avses att uppföra hus högre än de höjder som ICAOs (International Civil Aviation Organization) regelverk tillåter i området. Staden har på sid. 16 en motivering till varför man avser att ändå uppföra högre byggnader. Motiveringen tycks bygga på ett missförstånd avseende hinderfrihet för luftfarten. Det är så att höjdgränserna för flygplantrafik (terränghinder) och radarsignaler (elektroniska hinder) kan vara olika. I det nu aktuella området är gränsen för terränghinder 59,56 m.ö.h. medan hindergränsen för elektroniska hinder går vid 55 m.ö.h. Därmed blir det den lägre gränsen om 55 m.ö.h. som sätter gränsen för hur höga byggnader som får uppföras. Gränserna för hinder varierar med riktning och avstånd från radarn. Terränghinder: Ju närmare en flygplats man kommer desto lägre blir den höjd man får bygga för att inte äventyra flygplanens färd. Området varierar dessutom med hänsyn till de flygvägar som finns vid flygplatsen, i detta fall Bromma.

Elektroniska hinder: Radarn måste i det aktuella området kunna "se" flygplan på alla höjder, lågt flygande plan finns vid de närbelägna flygplatserna och de som färdas över: Stockholm på högre höjder dvs information som är helt nödvändig för flygplatsens funktion.

Det förhållande att en detaljplan har antagits norr om området som medger en höjd om 59,56 m.ö.h. dvs höjden för terränghinder betyder inte att LFV kan medge den höjden för nu tilltänkta byggnader. Det är också så att en ökad kvantitet av höga hinder i sig ger större påverkan på radarns signaler. Hinder som påverkar säkerhetskritiska installationer, i detta fall riksintressen för luftfart och riksintresset totalförsvaret, ska således inte uppföras. Detta yttrande har beslutats av juristen Marcus Miettinen. I beredningen har deltagit ansvarig CNS-analys Gert Carlsson och funktionsansvarig radar, Richard Gould samt systemansvarig radar, Anders Andersson.

Stadsledningskontoret svar:

Synpunkterna tas i beaktande.

Yttrande från Trafikverket

Riksintresse för kommunikationsanläggningar - luftfart

Som en del av riksintresset för kommunikationsanläggningar ingår avseende luftfarten, förutom själva flygplatsen och hinderbegränsande områden, även de tekniska system som är en förutsättning för att luftfarten ska fungera. Huvuddelen



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

av anläggningarna ägs av LFV. Systemen riskerar att störas av höga byggnader och objekt. Detta är skälet till att LFV önskar få in alla planer och bygglov för byggnader m.m. som är högre än 20 m över marknivån.

I detta fall ligger planområdet inom skyddsområdet för radarstationen i Bällsta. Inga objekt kan uppföras till en höjd högre än 55 möh, enligt det internationella regelverket ICAO DOC 015. Höjdbegränsningen gäller inklusive eventuella påbyggnader på taken. Detta har LFV påpekat i sitt yttrande i samrådsskedet. Tre av föreslagna byggnader överstiger denna höjd och högsta höjd måste således justeras för dessa. Att det redan finns gällande detaljplaner i närheten som medger högre byggnadshöjd är inget argument för att inte följa gällande regelverk här.

En annan problematik har att göra med byggskedet. Ingen av föreslagna byggnaders höjder överstiger den höjdbegränsande ytan för Bromma flygplats. Trafikverket önskar dock påpeka att högsta höjd även omfattar tillfälliga hinder såsom byggkranar. Detta kan innebära problem i byggskedet och detta framfördes också i yttrandet i samrådsskedet. Det är möjligt att ansöka om dispens hos flygplatsen men den är mycket restriktiv med att medge dispens.

I övrigt har Trafikverket inga synpunkter på detaljplanen.

Stadsledningskontoret svar:

Synpunkterna tas i beaktande.

Yttrande från Norrenergi

Norrenergi har fjärrvärmeledningar intill nu berörda fastigheter dessa har kapacitet att försörja nu aktuell bebyggelse. Norrenergi är gärna delaktig i det fortsatta planeringsarbetet för att bidra med förutsättningar, mm för att ansluta området till befintligt fjärrvärmenät och förutsätter att vi deltar med information om fjärrvärmens miljöprestanda, mm vid en eventuell utvärdering av alternativ.

Yttrande från boende på Rissneleden 35

Planerna ser bra ut, men det finns några problem här som de skapar:

1. De existerande lägenheterna på Rissneleden 31, 33, och 35 kommer att få kraftig försämring i antal soltimmar. Problemet blir sämst för lägenheterna som ligger längst nere, eftersom de har fönster bara mot öster (mot Hallonbergsvägen/fotbollplatsen). Om ni bygger hus så nära kommer de nästan alltid ligga i skuggan. Er solstudie ser bättre ut eftersom den visar taket på Rissneleden 31, 33, 35 och inte hur skuggan ser ut på fasaden. Är det någonting ni tänkte åtgärda?

2. Verkar som om undergången under Rissneleden vid Hallonbergsvägen ska bort nu. Jag förstår att antalet brott ökar kraftigt de senaste tiderna och det tar vi hänsyn till genom att inte längre bygga undergångar, men hur har ni tänkt med trafikolyckor som kommer att bli oundvikligt? Rissneleden är ganska viktigt gata och det går inte att omvandla den till "trafikerad på gåendes villkor" utan försämrade kommunikationsmöjligheter. Sådan lösning påverkar också utsläpp och luftkvalitet



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

negativt om bilarna behöver bromsa ner och starta hela tiden. Finns någon bättre lösning?

3. Det nya projektet tar inte hänsyn till bilar: de nya lägenheterna är inte försedda med garage. Det blir lite dåligt med nya parkeringsplatser också.

Stadsledningskontoret svar:

- 1- *De lägenheter som ligger mot öster och i suterränkläge får förvisso sämre ljusförhållanden. Hänsyn har tagits på så vis att byggnadskroppen har brutits ned i tre delar. Det medför att ljuset släpps in mot de befintliga byggnaderna och att det är en kortare del av lamellbuset som placeras nära bostäderna. Det finns möjlighet till utblickar från alla bostäder. Det blir också en öppen gård i mitten som kommer att vara en del av utsikten.*
- 2- *Forskning pekar på att allvarliga olyckor minskar när Rissneleden byggs om. Idag är det så att de som går i tunnel är skyddade men de som ex. vis har brättom till bussen kan råka ut för mycket allvarligare olyckor om de springer över gatan. Hastigheten kommer att sänkas längs hela gatan så att trafikrytmen blir jämn.*
- 3- *De nya bostäderna kommer att få tillgång till bilplatser i befintliga garage som har lediga bilplatser.*

Yttrande från Vattenfall eldistribution AB

Utöver de synpunkter Vattenfall framfört i samrådsskedet har Vattenfall inget ytterligare att tillägga. Vattenfall har inget att invända mot de revideringar som gjorts med hänsyn till de synpunkter Vattenfall framförde i samrådsskedet.

Yttrande från SLL Trafikförvaltningen

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i området består av tunnelbanestation Hallonbergen cirka 200 meter från planområdet. Rissneleden trafikeras av busslinje 118, 504, 506, 540, samt nättertrafik 197 och 199 närmaste busshållplats är Hallonbergen.

Trafikförvaltningens synpunkter på förslaget

Trafikförvaltningen är positiva till förtätning i detta kollektivtrafiknära läge, men vidhåller tidigare lämnade synpunkter. I granskningsskedet framhåller trafikförvaltningen följande.

Plankarta

Plankartan bör kompletteras med (T) inom all den mark där tunnelbanan går under planområdet, eller åtminstone kvartersmarken. Plankartan bör kompletteras med följande text pga. närheten till tunnelbanan.

- Bostäder ska grundläggas och utföras så att stomljud i boningsrum inte överstiger 30 dB(A) (slow) vid tågpassage.
- Byggnader ska grundläggas och utformas så att vibrationsnivån i bostäder inte överstiger 0,4 mm/sek.



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

Busstrafik

Med den förtätning som kommer att ske i Hallonbergen så kommer det troligtvis att genereras mer busstrafik i området vilket på sikt kan påverka bussterminalen. Bussterminalen kan komma att behöva utökas, göras om eller effektiviseras.

Störningar

Då tunnelbanan befinner sig i planområdets närhet bedömer Trafikförvaltningen att sprängningsarbeten för den planerade exploateringen kommer att påverka befintlig tunnelbaneanläggning varför grundläggningsarbetena ska utföras i enlighet med SL:s föreskrifter. Innan inflyttning sker i bostäder och lokaler ska verifierande mätningar utföras för att säkerställa att kraven formulerade i planbestämmelserna är uppfyllda.

Avtal

Ett genomförandeavtal har tecknats mellan SL och exploatören samt kommunen där bland annat förutsättningar för arbetenas utförande regleras med anledning av närheten till tunnelbanan. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planarbetet.

Stadsledningskontoret svar:

Synpunkterna beaktas

Yttrande från Byggnads- och tillståndsnämnden

Bygglovs- och miljöenheten anser att det är en välarbetad detaljplan som framarbetats. De synpunkter som tidigare framförts av bygglovsenheten har tagits tillvara i planarbetet. Byggnadsvolymerna känns spännande och tydligt reglerade. Under punkten störningsskydd framgår att bullerskyddad uteplats ”kan” anordnas. Om det ska vara ett krav bör formuleringen ändras till ”ska”.

Yttrande från Stadsmiljö- och servicenämnden

Förutom de synpunkter som stadsmiljö- och serviceförvaltningen lämnade vid samrådet vill förvaltningen framhålla att en vattenledning (V 200) kommer att behöva flyttas på grund av exploateringen. Det nya läget ska projekteras i samråd med stadsmiljö- och serviceförvaltningen.

Planförslaget innebär att staden tar över drift- och underhållsansvar för del av Hallonbergens parkstråk (även kallat Kraftledningsgången) inom planområdet samt Hallonbergsvägen och Skolgången. Förvaltningen vill framhålla att en systemhandling för blivande allmän platsmark måste upprättas innan detaljplanen godkänns i fullmäktige, för att ge ett komplett beslutsunderlag över kostnader för övertagande, ombyggnation och drift som planen innebär. I en systemhandling behöver frågor som höjdsättning, utformning av gångfartsområden samt ambitionsnivå för parkstråket sättas. Det som nu kan konstateras är att drift- och underhållskostnaden kommer att öka, jämfört med dagens läge.



2016-04-13

Dnr KS-0031/2015

Förvaltningen har inte heller varit delaktiga i det framtagna förslaget för parken som redovisas i planbeskrivningen, varför förvaltningen anser att det inte går att garantera en sådan utformning och att den i kommande arbete så långt som möjligt ska följa teknisk handbok. Förvaltningen ser positivt på förslaget att Hallonbergsvägen och Skolgången blir gångfartsområden. Dagvatten från planområdets kvartersmark får inte belasta kommunens gatufastighet. Förvaltningen vill också påpeka att ansvaret för nödvändiga ändringar/anpassningar av Rissneleden, för att servicefordon ska kunna nå elnätstationen, ligger på exploatören. Fordon får inte stå uppställda på gång/cykelbana. Infarten till det östra garaget bör inte heller gå över parkmark.

Stadsledningskontorets svar:

Synpunkterna beaktas till viss del.

Medverkande tjänstemän

Planhandlingen har tagits fram av Annika Colbengtson i samråd med andra berörda

tjänstemän på stadsledningskontoret och andra tekniska förvaltningar.

Bebyggelseförslaget grundas på handlingar framtagna av Utopia arkitekter.

Omvandlingen av Kraftledningsgatan grundas på förslag framtaget av Land arkitekter.

A blue ink signature of Eva Käverud.

Eva Käverud
Planchef

A blue ink signature of Annika Colbengtson.

Annika Colbengtson
Planarkitekt