

GRANSKNINGSUTLÅTANDE
DETALJPLAN

**Detaljplan för bostäder och centrumfunktioner,
fastigheten FREDEN STÖRRE 11 m fl,
vid Rissneleden/Gesällvägen i Hallonbergen**

Bakgrund

Den 24 oktober 2011 § 349 fick stadsbyggnads- och miljönämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att påbörja detaljplanarbetet för en utveckling av fastigheten Freden Större 11 i Hallonbergen.

Syfte och huvuddrag

Planens syfte är att möjliggöra nya bostäder, ca 450 lägenheter, i nya flerbostadshus. Utöver detta möjliggörs ca 80 ungdomsbostäder genom ett nytt bostadshus på kommunal mark. Samtidigt möjliggörs att befintliga kontors- och verksamhetsbyggnader byggs om till bostäder. Ovanpå de befintliga byggnaderna möjliggörs också en påbyggnad med två indragna våningar med totalt ca 24 lägenheter fördelade på de fyra huskropparna. Övriga delar av befintliga byggnader ges en flexibel användning för centrumändamål och en förskola.

Förtätningen av kvarteret ska syfta till att få ett levande stadsliv i bottenvåningar mot Rissneleden och Östra Madenvägen genom att inrymma lokaler med centrumverksamheter. Befintliga transformatorstationer och parkeringsgarage planläggs. Planarbetet ska bidra till en ökad stadsmässighet, inte minst mot Rissneleden och Gesällvägen. Förslaget ska bidra till en ökad trygghet i området. Planarbetet ska beakta den pågående planprocessen för Ör och del av Hallonbergen.

Programsamråd

Ett programsamråd kring ett tidigare förslag hölls under perioden 28 februari till 28 mars 2012. Synpunkterna från programsamrådet finns redovisade i en särskild programsamrådsredogörelse.

Samråd

Plansamråd pågick under perioden 2 till 25 april 2014. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i stadshuset, biblioteket i Signalfabriken, biblioteket i Hallonbergen och Rosa rummet i Hallonbergens centrum. Annons om plansamråd och samrådstillfällen var införd i Mitt i Sundbyberg. Ett meddelande om samrådet skickades också ut per e-post till personer som anmält intresse för stadsplanering i Hallonbergen och Ör.

Sammanlagt 20 skriftliga yttranden har inkommit till Stadsbyggnads- och miljöförvaltningen. Yttrandena har sammanfattats i en samrådsredogörelse.

Under samrådstiden ordnades också en promenad i planområdet och ett samrådsmöte i Hallonbergens centrum. Båda tillfällena var på kvällstid. Vid två tillfällen fanns planhandläggaren under kontorstid på plats i Hallonbergens centrum där förslaget fanns redovisat i en fysisk modell. En förslagslåda fanns också i Hallonbergens centrum.

Granskning

Planförslaget har varit tillgänglig för granskning mellan den 22 oktober och 19 november 2014. Förslaget skickades ut till berörda parter samt ställdes ut i stadshuset, på biblioteket i Hallonbergen, i stadsbiblioteket i centrala Sundbyberg, samt i projektsekretariatet i Hallonbergens centrum. Inbjudan till att ta del av förslaget i projektsekretariatet skickades också ut per e-post till personer som anmält intresse för stadsplanering i Hallonbergen och Ör. Sammanlagt tolv yttranden har inkommit under granskningskedet. De sammanfattas nedan.

Remissinstanser

Förslaget har under samråd och granskning skickats till remissinstanser enligt sändlista, sakägare enligt fastighetsförteckningen samt internt till kommunens förvaltningar.

Inkomna yttranden under granskningskedet

Nedan listas alla inkomna yttranden i tabellform. Under rubriken *synpunkter* återges innehållet i yttrandena från de som haft synpunkter. Där står också stadsledningskontorets svar på synpunkterna. Sist i granskningsutlåtandet listas de som yttrat sig under samråds- och granskningstiden och inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

Externa remissinstanser	synpunkter	inga synpunkter
Länsstyrelsen	X	
Lantmäteriet	X	
Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SLL)	X	
Trafikverket	X	
Vattenfall	X	
Skanova	X	
Svenska kraftnät		X
Luffartsverket		X
DHR Sundbybergsavdelningen	X	
Kommunala remissinstanser		
Kultur- och fritidsnämnden		X
Övriga		
Nätverket Ör-gruppen	X	
Skanska och AMF fastigheter	X	

Synpunkter

1. Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap 11 § PBL. En bestämmelse om obrännbara fasader utmed Gesällvägen är lämplig att införa.

Riskhänsyn

Länsstyrelsen konstaterar att transporter av farligt gods/drivmedel till bensinstationen kan köras på Gesällvägen, från Ursviksvägen, antingen från norr eller söder. Vid bebyggelsen längs med Gesällvägen kan därför en höjd riskhänsyn visas med anledning av transporterna med farligt gods. En sådan åtgärd avseende höjd riskhänsyn som kommunen bör överväga är att införa en bestämmelse om fasader av obrännbart material längs med Gesällvägen.

Stadsledningskontorets svar:

En bestämmelse om att fasad ska vara av obrännbart material införs för byggrätter som vetter mot Gesällvägen.

2. Trafikverket

Trafikverkets enda synpunkt i samrådsskedet var angående byggnadshöjder och konflikt med Bromma flygplats hinderbegränsande ytor.

Det högsta förslagna huset i samrådsförslaget har utgått. Det förslås dock ett antal höga hus, mellan 11 och 16 våningar. 11-våningshusen står dessutom på en höjd. På detaljplanekartan anges inte någon högsta höjd alls för de högsta husen, bara antal våningar. Detta är en stor brist.

I gestaltningsprogrammet framgår på en illustration att 16-våningshuset har en plushöjd av 57,5 m över nollplanet. Högsta höjd för objekt med hänsyn till flygplatsen är 59,56 möh (RH2000) Den höjden innefattar även påbyggnader som fläktrum, master mm som kan tillkomma på taken.

För att inte någon av de förslagna byggnaderna ska riskera att genomtränga den hinderbegränsande ytan, måste samtliga byggnader i detaljplanen, inte bara de högsta, förses med en bestämmelse om högsta **totalhöjd** (inklusive teknikutrymmen, master m.m). Det är inte tillräckligt att ange högsta byggnadshöjd.

Stadsledningskontorets svar:

Under utformning finns bestämmelsen *Inom hela detaljplaneområdet gäller 59,6 m.ö.b (RH2000) ovanför vilken fast föremål inte får hindra flygtrafik*. Bestämmelsen förtydligas så att det framgår att det är högsta totalhöjd som avses.

3. Dhr Sundbyberg

Vi tycker det är bra med att det blir bla garage, det underlättar för personer med rörelsehinder.

Det är bra att ni har tänkt hiss när det gäller nivåskillnaden mellan Rissneleden och Östra Madenvägen. Innan hade ni funderingar på rulltrappa. Men vi vill trycka på att det viktigt att tänka på att hissen måste fungera för de som också kommer på besök i området, inte bara för de som bor i området.

Studentbostäderna måste vara tillgängliga för personer med rörelsenedsättning. Det finns studenter med funktionsnedsättningar och man kan vara besökare till en student. Det innebär också att dessa bostäder kan användas till andra också, om inte behovet finns för studentbostäder i framtiden.

Avfallshanteringen; Det mycket viktigt att man ser till att avfallshanteringen är tillgänglig utifrån ett rörelseperspektiv, att man når och att det går att ta sig fram, och är det utomhus så måste man se till att det inte är långt ifrån porten och att det hålls snöfritt vägen dit. Nu har man chansen att visa att det går att få det att fungera med avfallshanteringer för alla människor.

Stadsledningskontorets svar:

Hiss ska vara tillgänglig för allmänheten, minst under dag- och kvällstid, vilket regleras genom avtal mellan exploitören och Sundbybergs stad.

Bostäder ska möta tillgänglighetskraven i BBR (Boverkets byggregler) vilket säkerställs i framtida bygglov.

Avfallshanteringen ska ske med sopsug. Nedkast kan placeras inomhus på varje våningsplan, enbart i entrén, eller utomhus. Ingen ska ha längre än 50 meter från entrén till sopnedkastet. Vid placering utomhus ska hänsyn tas till tillgänglighet. Att hålla snöfritt är fastighetsägarens ansvar.

4. Luftfartsverket

LFV besvarar ej inskickad remiss i detta ärende då LFV utfört en flyghinderanalys i ärendet. Är en flyghinderanalys utförd (beställs vanligtvis av uppsättaren då flyghinderanalysen är avgiftsbelagd) gäller denna som remissvar då den del som benämns CNS-analys i flyghinderanalysen är identisk med LFV:s remissvar.

5. Svenska kraftnät

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

6. Skanska och AMF fastigheter

Skanska och AMF är i huvudsak fortfarande positiva till förslaget till detaljplan men saknar svar på hur vår avtalsenliga rätt till parkering ska lösas inom området.

När gällande detaljplan arbetades fram ingick alla inblandade fastighetsägare avtal om hur parkering skulle samnyttjas i området. Därmed har Skanska och AMF en avtalsenlig rätt

till parkering på Freden Större 11 som måste beaktas i detaljplaneförslaget. Markparkeringen på Freden Större 11 har verkat som en gemensamhetsanläggning sedan avtalet ingicks. Fastighetsägarna har gemensamt bekostat utförandet av anläggningen och delat på såväl underhållskostnader som intäkter från parkeringen.

Enligt redovisade beräkningar minskar p-talet från 17 platser per 1000 kvm BTA, som gällande detaljplan anger, till mellan 5 och 7 platser per 1000 kvm BTA. I dagens moderna kontor sitter vi allt fler på mindre yta än tidigare. Ett p-tal om 17 platser per 1000 kvm BTA är därför än idag aktuellt för att svara mot efterfrågan på hyresmarknaden. Därmed anser Skanska och AMF inte att fastigheterna, varken de bebyggda eller obebyggda, får sin parkering löst inom fastighetsgränserna som samrådsredogörelse anger.

Det faktiska behovet för de utvecklade bygrätterna ser ut som följer:

Fastighet	Hyresgäst	Antal anställda	Dagens behov av antal p-platser	LOA (kvm)
Fröfjärden 3	Xylem Water Solutions Global Services	399	162 i garage samt 100 p-platser på mark.	16021 (inkl. labb varför pers per kvm är hög).
Fröfjärden 7	Sundbybergs kommun	300	Nyttjar samtliga 27 platser i garage, 5 platser under garage samt cirka 45 platser på parkering Freden Större 11.	8955
Fröfjärden 6	Vakant	-	68 lediga parkeringar i garage. I det fall att kommunen flyttar in sin markparkeringen på Freden Större 11 kvarstår endast 28 platser.	6034

Försvinner möjlighet till parkering på Freden Större 11 kvarstår endast 28 parkeringsplatser till 6034 kvm LOA, för Fröfjärden 6 som idag är vakant. Då det råder stor konkurrens på hyresmarknaden med stora vakanser i Solna och Sundbyberg är det en konkurrens fördel att kunna erbjuda parkering och helt avgörande för lokaler i ett läge som Sundbypark. Både Skanska och AMF kan intyga att alla intressenter som valt att gå vidare med bolagens erbjudanden har gjort det med anledning av att parkering har kunnat erbjudas i den mån som efterfrågats. Begränsas möjlighet till parkering skulle en hyresgäst välja övriga delar av Sundbyberg och Solna framför Sundbypark.

Skanska och AMFs avtalsenliga rätt till parkering bygger på samnyttjande och vi är fortfarande öppna för en sådan lösning för att tillgodose alla fastighetsägares behov och rätt till parkering i området.

Stadsledningskontorets svar:

Genomförandetiden har gått ut för gällande detaljplan där marken reserverats för gemensamhetsanläggning. Någon gemensamhetsanläggning är inte bildad. Avtalen som

nämns är mellan olika fastighetsägare och Sundbybergs stad är inte part i dessa avtal. Uppgörelsen om parkeringar är därför helt en fråga mellan de olika fastighetsägarna.

Staden arbetar efter nu gällande trafikplan som anger p-normen 5 till 7 platser per 1000 kvm BTA.

7. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsledningskontorets svar:

Synpunkterna noteras.

8. Vattenfall eldistribution AB

Vattenfall har elanläggningar inom och i närheten av planområdet vilket visas av bifogad karta, turkos linje = 20 kV högspänningsledning, blå linje = 0,4 kV lågspänningsledning, lila linje = 0,1 kV signalkabel. Heldragna linjer är luftledningar och streckade linjer är markförlagda kablar. Ledningarnas läge i kartan är ungefärligt. Nätstationer visas som svart blyxtförsedd kvadrat.

Vattenfall vill passa på att tacka kommunen för de synpunkter man har tagit hänsyn till under samrådsskedet, Vattenfall vill samtidigt understryka att eventuella avtal om flytt av ledning, station m.m. måste vara avklarade innan antagande, annars tvingas Vattenfall överklaga planen.

Eventuell flytt/förändringar av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall, men bekostas av exploatören.

Stadsledningskontorets svar:

Upplysningen angående avtal vidarebefordras till exploatören.

Efter vidare samråd har användningsområde (E) – Transformatorstation får inrymmas under överbyggd gård – avgränsats till tre områden i befintlig sockelväning.

9. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting

Behov av avtal

Tunnelbanans Akallagren befinner sig i relativ närhet till planområdet. Trafikförvaltningen bedömer att eventuella sprängningsarbeten för den planerade exploateringen kan innebära risk för påverkan på tunnelbans anläggning och trafik. Med anledning av närheten till tunnelbanan kan genomförandeavtal behöva upprättas mellan trafikförvaltningen och exploatören där bland annat förutsättningarna för arbetenas utförande regleras. Detta bör

göras innan planen är antagen. Det är också viktigt att arbetena genomförs i enlighet med SL:s föreskrifter.

Framkomlighet för busstrafiken

Trafikförvaltningen noterar med tillfredsställelse att Stadsbyggnads- och miljöförvaltningen i samrådsredogörelsen anger att Rissneledens gatusektion kommer att planeras så att bussarnas framkomlighet inte försvåras.

Det är viktigt att hänsyn tas till Trafikförvaltningens riktlinjer i Ri-Buss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

De infarter till garage och gårdar som planeras från Rissneleden bör studeras noggrant så att det inte uppstår framkomlighetsproblem och trafiksäkerhetsproblem för förbipasserande busstrafik.

Förskola

Vid de förskolor som planeras ska huvudsaklig vistelseyta på skolgården fastställas tillsammans med fastighetsägare och åtgärder vidtas så att nyetableringsriktvärdena avseende ekvivalentnivåer för trafikbuller innehålls på denna. Denna yta bör illustreras i plankartan.

Stadsledningskontorets svar:

Synpunkterna noteras.

Efter vidare samråd med Trafikförvaltningen har konstaterats att tunnelbanan ligger så långt från planområdet att inget genomförandeavtal behöver upprättas.

Exakt placering och utformning av förskolegård har inte studerats i planarbetet. I plankartan anges ett minsta område som ska utformas som förskolegård. Utifrån upprättad trafikbullerutredning bedöms att riktlinjer gällande ekvivalentnivåer för trafikbuller på förskolegården kan innehållas. Planbestämmelserna säkerställer att de efterföljs.

10. Kultur- och fritidsnämnden

Stadsbyggnads- och miljöförvaltningen svarar i samrådsredogörelsen att gestaltungsprogrammet som tas fram inför granskningen av detaljplanen ska redovisa övergripande principer för utformning av gårdar och andra friytor inom kvarteret. En jämförelse av exploateringsgraden och friyta per boende med andra aktuella projekt fogas också till detaljplanen.

Angående Rissneleden skriver stadsbyggnads- och miljöförvaltningen att behovet av cykelbanor ska belysas inom stadens arbete med förändring av Rissneleden.

I redogörelsen står också att gestaltungsprogrammet som tas fram inför granskningen av detaljplanen ska ge exempel på hur konst kan användas i kvarteret Freden större. Exploatören uppmanas att använda sig av 1 % -regeln och att föra en dialog med kultur- och fritidsförvaltningen under genomförandet av detaljplanen.

I gestaltningsprogrammet finns ett antal förslag på placering och användande av konstnärlig gestaltning.

Utifrån kultur- och fritidsnämndens ansvarsområden har förvaltningen inget ytterligare att tillägga.

11. Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

Plankartan med bestämmelser

- Prickad mark ska definieras som ”Byggnad får inte uppföras” istället för ”Marken får inte bebyggas”.
- Vissa områden saknar användningsbestämmelse, särskilt kvartersmarken mot Rissneleden.

Delar av planen som bör förbättras

Grundkarta

- Grundkartan bör redovisa befintliga rättigheter. Om grundkartan inte är komplett m a p rättigheter bör detta klart och tydligt framgå.

Plankartan med bestämmelser

- Bestämmelsen x (- marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik) innebär att kommunen inte får lämna bygglov eller fatta något annat beslut som omöjliggör eller försvårar utförandet av den allmänna trafikanläggningen. I plankartan anges x allmänt och olokaliserat bland annat på det centrala torget. Samtidigt anger planen att byggnader med centrumändamål får uppföras samt även utrymningsbyggnader för lokaler och parkeringsändamål. Kombinationen av bestämmelserna gör att det blir otydligt vilka områden som får eller inte får bebyggas inom det centrala torget. Till bestämmelsen x är även kopplat inlösenregler varför det är olämpligt att ange x allmänt och olokaliserat inom kvartersmark.
- Lantmäteriet tolkar det som att vissa egenskapsbestämmelser är tänkta att gälla över flera egenskapsområden och därför har markerats med heldragna linjer ut till egenskapsgräns/ användningsgräns. Om så är fallet bör pilsymboler användas istället för heldragna linjer, detta för att underlätta tolkningen av plankartan.
- Gränsmanér sluter inte tätt på vissa ställen, exempelvis övergår felaktigt användningsgräns till egenskapsgräns.

Planbeskrivning

- I genomförandebeskrivningen under Fastighetsrättsliga frågor står att exploitören ska ansvara för underhåll av servitutsområdet (dvs x-områden). Bestämmelsen x innebär emellertid formellt att kommunen ensam blir skyldig att lösa rätt till marken samt blir ansvarig för anläggningens utbyggnad, underhåll och renhållning.
- Det bör under Detaljplanens genomförande framgå vem som ska ansöka om och bekosta de fastighetsbildningsåtgärder som krävs för planens genomförande.
- Även ledningsrätt akt 0183-90/6.1 berör planområdet. Inget nämns om vad som ska ske med denna ledningsrätt.

Stadsledningskontorets svar:

Synpunkterna beaktas.

”Marken får inte bebyggas” ersätts med ”Byggnad får inte uppföras”.
Användningsbestämmelsen BC(EP) gäller för både den norra och södra delen av planområdet, vilket förtydligas.

x-bestämmelsen ändras så att den endast gäller för områden utan byggrätt. Byggrätterna inom området tydliggörs. Samtidigt justeras den totala byggnadsarean från 750 m² till 650 m² vilket bättre överensstämmer med arean av de byggnader som illustreras i planförslaget.

Plankartan och planbeskrivningen förtydligas enligt övriga synpunkter.

12. Nätverket Ör-gruppen

Antal hus och utformning

Antal hus och utformning har radikalt ändrats jämfört med förslaget i mars 2014. Det höga huset på 24 våningar längst västerut har strukits, vilket är positivt, och ersatts med två 11 våningshus plus ett trevåningshus. De nya husen ersätter väl så det antal planerade lägenheter som ursprungligen fanns i det högre huset.

I det nya förslaget finns nu hus med varierande höjder vilket kan uppfattas som mycket avvikande mot bebyggelsen i övriga Hallonbergen. T.ex. har ett nytt hus, 15 våningar högt, tillkommit i korsningen Gesällvägen/Östra Madenvägen som vi anser kommer att ”sticka ut” mycket från de övriga husen och hela området. Ett sådant högt och utpräglat hus påverkar omgivningen. Vi anser att husen bör göras så att de skapar harmoni mot den omgivande stadsmiljön.

Det fanns mycket bra 3-dimensionella illustrationer gjorda av Equator i mars 2014 och det skulle vara önskvärt att få liknande illustrationer gjorda av den nya arkitektföretaget. Illustrationer finns nu enbart längs Rissneleden och Östra Madenvägen men ej 3-dimensionella. I 3-dimensionellt får man en betydligt bättre uppfattning om förslagen till byggnader.

Alla huvudentréerna till husen sker direkt från gatan. Det måste finnas entréer även på ”insidan” av varje hus som gör det möjligt att släppa ut barnen för lek. Vi saknar skyddade lekplatser i skisserna.

Parkeringsplatser och logistiken

Idag finns c:a 420 ytparkeringar plus ett befintligt garage för 166 fordon, dvs. c:a 585 parkeringsplatser. Av dessa finns c:a 140 ”betalplatser”. Enligt planerna skall det finnas total c:a 810 parkeringar i ”worst case”. Nu skapas 450 nya lägenheter + 80 studentlägenheter. Vi frågar oss om antal parkeringsplatser kommer att räcka till. Visserligen kan kanske vissa platser samnyttjas, men efter vilka kriterier.

Garagen verkar inrymmas under mark i ”mörk kärna” vilket inte verkar särskilt trevligt, mörkt och dystert, och kan lätt bli en bra plats för bilstöder. Här bör man åtminstone se till att få in dagsljus.

Angöring till både garage och logistik måste givetvis göras enkla och smidiga, främst för försörjning till affärer, verksamheter, affärernas kunder och handikappanpassning. Att

som kund t.ex. till en affär tvingas parkera i parkeringsgarage hämmar handeln, speciellt när det finns fria ytparkeringar nära vid t.ex. COOP (ca 185 platser), där man nästan kan parkera vid entrédörren, enkelt och smidigt.

Av skisserna framgår att fordonstrafik kan finnas på de ”parkområden” som planeras. Att fordonstrafik kan finnas där utgör både en risk för de som rör sig inom området och begränsar grönfaktormöjligheterna.

Dagvatten

Vi anser det ytterligt viktigt att dagvattnet tas om hand inom området för infiltration och inte direkt går ut via de vanliga dagvattenbrunnarna. Vi önskar se tydliga exempel på hur detta kan förverkligas. Infiltrationsbäddar av olika slag ger flera fördelar. Vattnet blir renat innan det rinner till Madenbäcken och som i sin tur påverkar Råstasjöns vattenkvalitet. Gröna infiltrationsbäddar ger också ett förskönande inslag på bebyggelsen.

Skola

Vi saknar information om vilken skola de äldre barnen skall gå i.

Rissneleden

Vid en eventuell omstrukturering av Rissneleden måste hänsyn tas till

- Rissneleden är redan idag hårt trafikerad och skulle behövas breddas redan idag för att tillförsäkra bra trafikmiljö.
- I det nya förslaget ligger husen tätt in på Rissneleden. Hur är det tänkt att skapa bra cykel och gångvägar väl avskilda från själva gatan. Kommer träden mot Rissneleden att bevaras.
- Det finns flera verksamheter i direkt anslutning till Rissneleden, t.ex. bilreservdelsföretaget som har hög anslutning av fordon och ofta t.o.m. långtradare.
- I ParkLek Parlament har vi föreslagit att bussarna in till Hallonbergsplan leds in via Lötsjövägen i stället för som idag uppför Örsvängsbacken. Härigenom kan vi undvika de snökaosproblem vi normalt får och samtidigt undvika den s.k. säckkörningen på Hallonbergsplan och därigenom kan vi minska utrymmet för bussarna och den frigjorda ytan kan disponeras till annat t.ex. utökad handelsverksamhet.

Tidtabell för genomförande

Det är intressant att se hur tidtabellen ser ut för projektet t.ex. godkännande, byggstart för de olika faserna och när man beräknar byggnationen helt klar.

Stadsledningskontorets svar:

Antal bus och utformning

Bebyggelseförslaget har utformats för att utgöra en medveten kontrast till Hallonbergens upprepade former. Den nya bebyggelsen ska tillföra en variation av höjder, rumsligheter, hustyper och arkitektur. På så sätt tillförs något nytt till stadsdelen. Samtidigt bedöms den stora skalan på den befintliga bebyggelsen motivera att även ny bebyggelse ges en stor skala. Några ändringar av själva förslaget görs därför inte.

I plankartan finns generella byggrätter för flera huskroppar, där en ”överkapacitet” i våningshöjd finns för att möjliggöra flera framtida alternativ för bebyggelsen. Plankartan justeras så att den maximala byggnadshöjden för de två största av dessa byggrätter (i planområdets norra del) överensstämmer med illustrationsplanen. Byggnadshöjderna ändras från +46,0 till +39,6 respektive från +46,0 till +41,7 i enlighet med byggrätternas högsta byggnad i illustrationsplanen. Dessutom justeras den sydöstra byggrätten i planområdets nordöstra del ner från XII till X våningar i enlighet med illustrationsplanen.

Entréer planeras även från gårdarna.

Parkeringsplatser och logistiken

I upprättad parkeringsutredning redovisas hur parkering löses inom fastigheten. Stor del av parkeringarna kommer att ske i garage och det är eftersträvanvärt att där det är möjligt få in dagsljus eller på annat sätt göra miljön så trygg som möjligt. Detta är upp till fastighetsägaren.

Körytor på gårdar behövs bl a för utryckningsfordon och färdtjänst. Dessa ska utformas så att biltrafiken är underordnad gående och vistelse på gården, se gestaltningsprogram.

Dagvatten

Gestaltningsprogrammet anger riktlinjer för hur omhändertagande av dagvatten kan ske inom fastigheten. Fastighetens mycket höga andel hårdgjord yta, både före och efter planens genomförande, försvårar lokala dagvattenlösningar men åtgärder ska göras så långt det är möjligt. För att maximera grönytefaktorn krävs många åtgärder som också gynnar dagvattenhanteringen.

Skola

Inom stadsdelarna Hallonbergen och Ör pågår ett områdesutvecklingsarbete där program för den kommunala lokalförsörjningen gällande skola och förskola kommer att tas fram.

Tidplan

För tidplan för planområdets utbyggnad hänvisas till fastighetsägaren.

Övriga synpunkter har noterats.

Ändringar i förslaget efter granskning

- En bestämmelse om att fasad ska vara av obrännbart material införs för byggrätter som vetter mot Gesällvägen.
- Bestämmelse om högsta totalhöjd för hela planområdet med hänsyn till flygtrafik förtydligas.
- ”Marken får inte bebyggas” ersätts med ”Byggnad får inte uppföras”.
- Plankartan förtydligas enligt synpunkter från Lantmäteriet, genom redaktionella ändringar.

- Förhållandet mellan x-område och byggrätter i det centrala ”parktorget” justeras så att inga byggrätter finns inom x-område. Utrymningsbyggnader för lokaler och parkeringsändamål får inte uppföras inom x-området. Samtidigt justeras den totala byggnadsarean från 750 m² till 650 m² vilket bättre överensstämmer med arean av de byggnader på ”parktorget” som illustreras i planförslaget.
- Befintliga rättigheter och rättigheter som ska omprövas förtydligas i plankartan och planbeskrivningen förtydligas.
- Plankartan justeras så att den maximala byggnadshöjden inom de två största byggrätterna i planområdets norra del överensstämmer med illustrationsplanen. Byggnadshöjderna ändras från +46,0 till +39,6 respektive från +46,0 till +41,7 i enlighet med byggrätternas högsta byggnad i illustrationsplanen. Dessutom justeras den sydöstra byggrätten i planområdets nordöstra del från XII till X våningar i enlighet med illustrationsplanen.
- Område för transformatorstationer har avgränsats till tre områden i befintlig sockelvåning.
- I övrigt har redaktionella ändringar i planhandlingarna gjorts.

Ställningstagande

Stadsledningskontoret bedömer att planförslaget, med ovan nämnda ändringar, kan antas.

Kvarstående synpunkter

Följande berörda sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt organisationer av hyresgäster (besvärberättigade) har under samråds- och granskningsskedet lämnat synpunkter som inte blivit tillgodosedda:

Synpunkter under samråd

- Skanska och AMF fastigheter
- Hyresgästföreningen
- Vattenfall

Synpunkter under granskning

- Skanska och AMF fastigheter

Följande ej besvärberättigade har under samråds- och granskningsskedet lämnat synpunkter som inte blivit tillgodosedda:

Synpunkter under samråd

- Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting
- Boende i Järfälla
- YIMBY

Synpunkter under granskning

- Nätverket Ör-gruppen

Medverkande tjänstemän

Detaljplanelhandlingarna har tagits fram av stadsledningskontoret i Sundbyberg stad.
Detaljplanen grundas på förslag av Tengbom arkitekter.

Eva Kåverud
Planchef

Gustav Björemán
Planarkitekt