Planavdelningen
Eva Strömbäck
Tfn 08-508 282 52

2011-01-26 Dp 2008-06143-54

Detaljplan för
**områden vid Bryggvägen och Gröndalsvägen**
**del av fastigheten Gröndal 1:1 m fl**
i stadsdelen Gröndal
i Stockholm
**Dp 2008-06143-54**

**INNEHÅLL**

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
2. **Hur plansamrådet bedrivits**
3. **Länsstyrelsen**
4. **Lantmäterimyndigheten**
5. **Sakägare och boende**
6. **Allmänhet, intresseföreningar m.fl.**
7. **Remissinstanser**

## 1. Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Enligt ***Länsstyrelsen*** föreligger särskilda skäl för upphävande av strandskyddet för exploatering i området med undantag för området väster om ett befintligt kanothus, kvarter D (”Brygghuset”), Området är idag inte ianspråktaget i lagens mening samt är av intresse för friluftslivet. I övrigt önskas klargöranden i en del i riskfrågor. Planbestämmelsen om Mälarens vattennivå bör förtydligas samt en geoteknisk utredning för skred och ras göras. ***Lantmäterimyndigheten, Stockholms Brandförsvar, Fortum Värme samt Stockholms Hamn AB*** har ingen erinran. ***Trafikverket*** avstyrker parkeringsgaraget under Essingeleden. Önskar komplettering med en övergripande trafikanalys, att bullersituationen för förskolornas gårdar samt lekplatsen studeras vidare samt en redovisning av barnens möjligheter att röra sig i området. ***Sjöfartsverket*** ser positivt på att hänsyn tagits till påseglingsrisken från större fartyg samt att ett påseglings-skydd för skärgårdstrafiken skall ordnas. Ger i övrigt information inför en exploatering. ***Storstockholms lokaltrafik*** skriver att området har god tillgång till kollektivtrafik. En planbestämmelse om största tillåtna vibrationer från tvärbanan bör införas. Önskar en trafikanalys för trafiksituationen i hela området. SL:s tillträde till sina anläggningar får inte försvåras. ***Transport-***

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

***styrelsen, sjöfartsavdelningen*** önskar komplettering av riskanalysen angående risken för påsegling. ***Miljö- och hälsoskyddsnämnden*** är positiv till återanvändning av redan exploaterad mark. Kan även acceptera att natur- och parkmark används under förutsättning att naturvärden redovisas bättre. ***Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd*** har inget att invända. Framför synpunkter i sak. ***Naturskyddsföreningen*** anser att en särskild miljökonsekvensbeskrivning över alla stadens vattennära planprojekt ska upprättas. Motsätter sig upphävande av strandskyddet. ***Rådet till skydd för Stockholms skönhet*** är starkt kritisk till att upphäva strandskyddet då det enligt rådet innebär en privatisering av stranden. Önskar en högre arkitektonisk nivå. Kv B ligger för nära Essingeleden. Kv bör delas upp i flera byggnader. Avstyrker även kv D alternativt att hushöjden sänks. Kv E tillstyrks med bättre utformning. Kv F bör utgå. Kanotklubbens verksamhet bör bevaras. ***Handikapprådet*** önskar sopnedkast i varje trapphus. Framför i övrigt synpunkter i sak. ***Stockholms stadsmuseum*** avstyrker planförslaget i sin helhet. Anser att området är möjligt att bebygga i mindre omfattning med bebyggelse anpassad till platsens förutsättningar. ***Idrottsförvaltningen*** önskar båtplatser för allmänheten vid bryggorna. ***Exploateringskontoret*** är positivt till förslaget men anser att utsikten från Ekensbergshöjden bör studeras vidare. ***Trafikkontoret*** förordar ett park-eringstal på 1,0/lgh. Anser att strandpromenaden bör inrymmas mellan den naturliga strandlinjen och husen. Viktigt att ekar bevaras. ***Trafikkontoret avfall*** förordar maskinella system för avfallshantering. ***Stockholm Vatten*** framför synpunkter i sak. ***Fortum Distribution*** önskar översyn av plats för elnätstation vid husfasad. ***Stokab*** har för avsikt att ansluta alla fastigheter med fiberkabel. ***Skanova*** önskar i möjligaste mån behålla befintliga ledningar i nuvarande läge.

Från ***sakägare, boende, intresseföreningar och allmänhet*** har 24 skrivelser och 35 namnunderskrifter inkommit. Man är i huvudsak starkt negativa till planförslaget och anser att Gröndal inte ska förtätas till ”innerstadslika” förhållanden. Enstaka acceptans för viss bebyggelse finns framförallt på kontors- och industrifastigheterna. Motsätter sig upphävande av strandskyddet och är negativa till ingrepp i Ekensbergshöjden. Framför oro för buller och partiklar för nya boende. Påtalar besvärlig parkeringssituation.

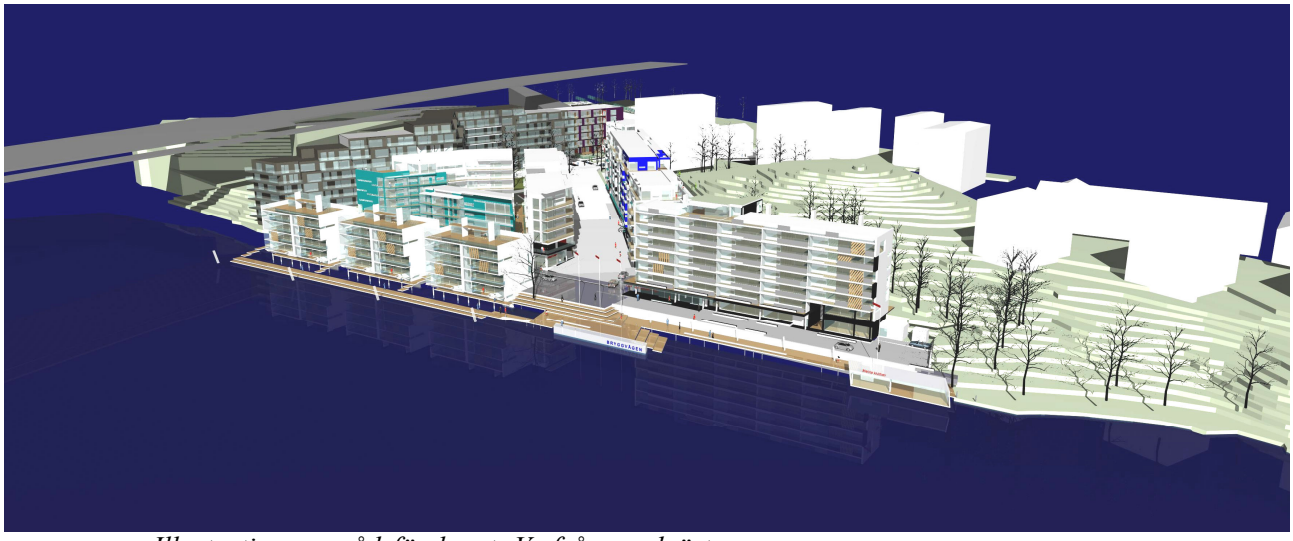


*Illustration samrådsförslaget: Vy från nordväst.*

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

*Illustration: Samrådsförslaget med ny bebyggelse vid Bryggvägen.*

**Stadsbyggnadskontorets synpunkter**

Kontoret finner att den föreslagna bebyggelsen tillsammans med nya publika platser mycket väl följer de intentioner som redovisas i både gällande översiktplan; ÖP 99 och i den nya antagna översiktsplanen, Promenadstaden. Här skapas ett vattennära ett boende med många kvaliteter. Den planerade bryggpromenaden ger dessutom allmänheten nya möjligheter att promenera längs stranden.

Kontoret tillmötesgår inte de privatpersoner eller intresseföreningar som anser att hela eller delar av den föreslagna bostadsbebyggelsen ska utgå ur förslaget.

***Ny bostadsbebyggelse vid Bryggvägen i enlighet med stadens strategi***
Gröndal anges i översiktsplanen, ÖP 99 som tät stadsbebyggelse. Enligt översiktsplanen bör staden byggas inåt och redan exploaterad mark återanvändas och äldre industriområden omvandlas till stad. Ett sammanhållet strandstråk mellan Årstaskogen och Vinterviken eftersträvas. Möjligheterna till strandpromenad längs Mälarstranden är på sina ställen idag begränsade, då arbetsplatser blockerar strandkanten. I översiktsplanen anges även att området ska kompletteras med bebyggelse för stadsdelens behov och genom byggande i goda kollektivtrafiklägen. I ett par av de skrivelser som inkommit pekar man på detta och menar att Gröndal inte behöver den nya bebyggelsen i alla fall inte i så stor omfattning.

I den nya översiktsplanen för Stockholm ”Promenadstaden” som antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2010, redovisas Gröndal fortsatt som tät stadsbebyggelse. De stadsdelar som gränsar till dagens innerstad och till de nya stadsutvecklingsområdena har det senaste decenniet blivit allt mer attraktiva. Det korta avståndet till malmarna och närheten till vatten och grönområden är självklara delar i närförorternas dragningskraft. Här finns också en väl fungerande kollektivtrafik, inte minst genom tvärbanan och tunnelbanan. Dessa stadsdelar är i huvudsak glest exploaterade i jämförelse med innerstadsbebyggelsen. Det övergripande målet är att skapa en tätare, sammanhållen, mer

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

mångsidig och levande stadsmiljö där det finns förutsättningar till ett bredare utbud av bostäder, verksamheter, service, kultur, upplevelser etcetera. Det innebär påtagliga förändringar inom flera av närförorterna. Samtidigt ska värdet av den kulturhistoriska och karaktärsskapande bebyggelsen från olika epoker beaktas, liksom betydelsen av attraktiva parker och naturområden. Staden bör även verka för att skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten. Utbyggnaden av strandpromenader ska fortsätta och bristande länkar ska om möjligt åtgärdas. I samband med omvandling av hamn- och industriområden, ska tillgängliga, levande och tillräckligt breda stråk skapas. Dessutom bör planeringen i vattennära lägen i de viktigaste stråken beakta framtida behov av kajlägen.

I remissvaren framförs vikten av att bevara Stockholms karaktär med gröna obebyggda stränder och strandpromenader och man befarar att denna karaktär bryts om förslaget genomförs. Kontoret delar den åsikten men ser inte bebyggelseförslaget som ett hot mot detta. Den gröna stranden kommer i allt väsentligt att behållas. Endast en sträcka av ca 90 meter av marken närmast vattnet föreslås bebyggas med bostäder och det är mark som redan idag utgörs av privata fastigheter. Det bryggsystem som föreslås förbi bebyggelsen möjliggör en förlängning av promenadstråket för allmänheten och erbjuder även en trevlig variation i promenaden längs vattnet.

*Illustration: Vy från vattnet*

I projektet har vi vinnlagt oss om att skapa ett bra ”komfortavstånd” mellan bryggorna och bostäderna. Både från allmänhetens sida och för de boende är det viktigt att känna att man inte inkräktar i zonen närmast bostäderna. I förslaget anser kontoret att vi hittat en bra avvägning både i bryggornas avstånd till husen men även genom dess bredd. Det ska kännas helt otvunget för allmänheten att röra sig i närheten av bostäderna. Bryggorna kan inte läggas längre ut i vattnet då transportstyrelsen och sjöfartverket med tanke på på-seglingsrisken motsätter sig byggda anordningar längre ut i farleden.

***Intrång i naturmiljö, övriga miljöfrågor, riskfrågor, strandskydd***
Den nya bebyggelsen innebär ett visst intrång i naturmiljön. Områdets natur- och rekreationsvärden har i ett tidigt skede och utretts av exploateringskontoret. Ekar, pilar och andra större träd inom bebyggelseområdet har mätts in. En tidig bedömning av ett för staden värdefullt kärnområde för ekar har medfört att de nya byggnaderna och gatorna placeras så att så många stora ekar som möjligt kan sparas. Längs strandkanten växer pilar. Även här har hänsyn

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

tagits till att kunna spara så många av pilarna som möjligt. Återplantering av pilar kan bli aktuellt på lämpliga ställen. Särskilt värdefulla ekar skyddas genom bestämmelse i planen.

Kontoret ser flera skäl till varför strandskyddet på platsen kan upphävas då delar av den nya bebyggelsen planeras inom fastigheter som redan idag är ianspråktagna för bebyggelse. Planförslaget medför inte att allmänhetens tillträde till strandområdet inskränks utan stärks då planförslaget ger möjlighet till att fortsätta det allmänna promenadstråket på bryggor förbi fastigheterna vilket i dagsläget inte är möjligt då de två berörda industrifastigheterna är i privat ägo och den ena är inhägnad. Stranden innehåller ingen känslig flora eller fauna enligt den s.k. rödlistan över hotade arter i Sverige. Området är heller inte redovisat i handlingen ”Stockholms ekologiska känslighet.

Både miljöförvaltningen och länsstyrelsen delar till stor del kontorets åsikt att området kan bebyggas i enlighet med förslaget. För den del där länsstyrelsen har haft invändningar, området nedanför Ekensbergshöjden (kv D), där de inte finner skäl att upphäva strandskyddet i sin helhet, har frågan diskuterats med länsstyrelsen. Utifrån dessa diskussioner föreslås att projektet bearbetas och exploateringen minskas och ett större område av stranden lämnas orört. För övriga delar av strandskyddet inom planområdet planerar kontoret att hos länsstyrelsen i samband med en eventuell utställning ansöka om upphävande av strandskyddet.

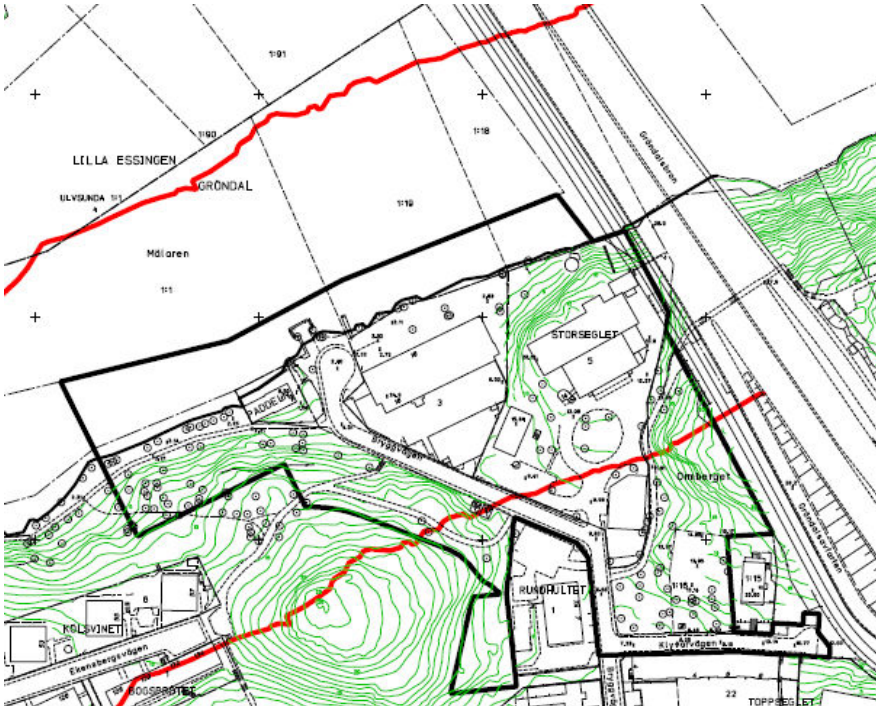



*Illustration: Strandskyddsområde markerat i rött.*

Den minskade exploateringen medför att ett färre antal träd kommer att behöva fällas. Även möjligheterna till utblickar från Ekensbergshöjden ökar i förhållande till ursprungsförslaget. Miljöförvaltningens önskemål och kompletterande redovisning av naturvärden och av hur eklevande arter påverkas kommer att hanteras i ett fortsatt planarbete.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

*Situationsplan: Föreslagen exploatering när kv D minskats enligt länsstyrelsen direktiv.*

*Miljökonsekvensbeskrivning MKB*
Kontoret har gjort en bedömning av behovet av en miljökonsekvens-beskrivning MKB enligt miljöbalken av planprojektet. Underlag till bedömningen har lämnats av miljöförvaltningen, stadsmuseum och brandförsvaret som var för sig anser att förslaget inte skulle innebära en så betydande miljöpåverkan att en MKB behöver göras i detta fall. Kontorets bedömning har redovisats för länsstyrelsen som delar kontorets uppfattning. Enligt kontoret finns det inget lagligt stöd för naturskyddsföreningens påstående att på grund av att staden planerar bebyggelse vid vattnet på flera ställen måste staden upprätta en särskild MKB enligt miljöbalken för omvandling av Stockholms strandmiljö i sin helhet, med en sammanvägning av samtliga projekt. De bebyggelseprojekt som staden i dagsläget planerar vid vattnet berör endast en mycket begränsad del av stadens samlade strandområden, ca 2 %, och i princip på redan exploaterade stränder. Samtliga planprojekt med bebyggelse vid vatten följer strandskyddslagstiftningen.

*Flora.*
Krolliljor är inte fridlysta i Stockholms län.

***Bebyggelsens, placering och utformning, områdets struktur,***
*Arkitektur*
Det väl synliga läget från ett flertal håll ställer enligt kontoret höga krav på bebyggelsens arkitektoniska utformning och vi delar i det fallet skönhetsrådets åsikt. I samarbetet med byggherrar och arkitekter har kontoret strävat efter att skapa en tät struktur, anpassad till platsen, och att här hitta en variation i bebyggelsen vad gäller, volym, form och färg. Fasadmaterial och färgsättning är i dagsläget inte helt klart och i ett fortsatt planarbete kommer frågorna naturligtvis att diskuteras vidare. Det vattennära läget med en fantastisk utsikt inbjuder gärna till stora glasytor. Det ger även husen ett lätt och transparant uttryck. Kontoret anser att det omarbetade bostadshuset i kv D kan ges ett mer särpräglat karaktär. Här kan både fasadutformning och höjd ytterligare studeras.
Att avväga det självklara behovet av en rik, blandad och varierad bebyggelse med hög arkitektonisk kvalité mot behovet av ett rationellt och kostnads-sparande byggande är en fråga som fortlöpande diskuteras inom kontoret. Behoven borde enligt kontoret inte stå i motsats till varandra.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

*Buller*
Området utsätts för buller från Essingeleden och snabbspårvägen. Med redovisade planlösningar och med delvis inglasade balkonger i bullerutsatta lägen går det att uppfylla kravet högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet och på uteplats / balkong. På samma sätt går det att uppfylla kravet högst 70 dBA maximal ljudnivå på uteplats. Redovisade planlösningar behöver i några fall justeras för att uppfylla ljudkraven. Bullernivåerna på lekytor för förskolebarn skiljer sig inte från kravet på högst 55 dBA på tyst sida för lägenheter. Bullernivåerna på uteytor/utsläppsgård närmast Bryggvägen klaras för förskolan vid Essingeleden. Tanken är att barnen leker på lekplatser i närområdet som ligger längre från Essingeleden.

Länsstyrelsens önskemål om kompletterande bullerutredningar hanteras i ett fortsatt planarbete.

*Luft*
Från 2001 gäller nya svenska miljökvalitetsnormer för inandningsbara partiklar, PM 10. Värdena för PM 10 inom planområdet ligger klart under gränsvärdet 50 mikrogram/m3. År 199 infördes svenska miljökvalitetsnormer för halten av kvävedioxid i utomhusluft. Värden för kvävedioxid inom planområdet ligger klart under gränsvärdet 60 mikrogram/m3 luft.
Förslaget till förskolornas placering med hänsyn till Essingeleden har tagits fram tillsammans med stadsdelsförvaltningen. Varken förvaltningen eller kontoret har sett föreslagna placeringar som ett problem.

*Vibrationer*
SL:s önskemål om planbestämmelse för vibrationer från snabbspårvägen tillgodoses.

*Risk*
Framtagandet av riskanalysen har skett i samarbete med brandförsvaret och sjöfartsverket. Riskanalysen och planhandlingarna kommer i ett fortsatt planarbeta att kompletteras och ändras enligt önskemål från länsstyrelsen, och transportstyrelsen.

*Vattenfrågor*
Planbestämmelsen inom vattenområdet kompletteras så att möjligheten till tekniska anläggningar enligt miljöförvaltningens önskemål blir möjliga.
Länsstyrelsens önskemål om kompletteringar i redovisningen av vattenkvaliteten tillgodoses. Dagvattenhanteringen ses över i samarbete med Stockholm Vatten.

***Trafikfrågor, parkering***
Bryggvägen trafikeras i dagsläget av ca 750 fordon/dygn. I detta ingår den tyngre trafiken till Aromatic, ca 20 fordon/vecka. Ett fullt utbyggt planförslag, ca 320 lgh väntas generera ca 800 fordon/dygn och den tyngre trafiken till Aromatic upphör då helt. Trafikkontorets och SL:s önskemål om en kompletterande trafikanalys hanteras i ett fortsatt planarbete. Planhandlingarna kommer även att kompletteras med en redovisning av hur barn och oskyddade trafikanter på ett säkert sätt kan röra sig i området.

Idag råder fri parkering på Bryggvägen och ett 20-tal platser kan erbjudas. Efter en fullt utbyggd exploatering blir antalet p-platser längs Bryggvägen i

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

princip samma antal som idag. Det parkeringstal på mellan 0,8 och 1,0 som de olika bostadsprojekten kan erbjuda ligger väl inom den parkeringsnorm som kontoret vanligtvis planerar efter vid denna typ av exploatering.

I planförslaget redovisas två parkeringsgarage helt eller delvis under Essingeleden/Gröndalsbron. I ett inledande skede av planarbetet diskuterades placeringen av parkeringsgaraget vid Gröndalsvägen med trafikverket (dåvarande vägverket) och föreslagen placering togs fram gemensamt. I och med att trafikverket i sitt remissvar avstyrker båda garagen med hänvisning till riskerna med ev bränder och rökutveckling under bron har förnyad kontakt tagits och diskussionerna kommer att fortsätta. Även länsstyrelsen och SL har uttryckt farhågor om riskerna för trafikeringen av Essingeleden och snabbspårvägen. I diskussioner med SL tror vi oss ha en teknisk lösning med bl utformning av garaget och ventilationssystemet som kan hantera en eventuell brand. Både stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret ser stora fördelar med att ha kvar de föreslagna parkeringsmöjligheterna och förordar att de är kvar.

*Snöhantering*
Trafikkontoret tar i sitt remissvar upp frågan om den framtida snöröjningen av Bryggvägen. Där spekuleras om eventuell begränsning av parkering till en sida under vintern. Kontoret kommer att diskuteras vidare med trafikkontoret.

*Kollektivtrafik*
Ett flertal boende har påtalat brister i kollektivtrafiken i området och frågan har därför diskuterats med SL. SL anser kapaciteten i kollektivtrafiken god och att man i dagsläget inte ser något behov av kapacitetsförstärkning vare sig för bussar eller snabbspårväg. Ej heller planeras en ny hållplats för tvärbanan vid Gröndalsbron.

Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av cykelparkering.

***Övrigt***
*Lekplatsen*
Den i planförslaget redovisade lekplatsen har tagits fram i samarbete med exploateringskontorets parkavdelning och stadsdelsförvaltningen. Trafikkontorets parkansvariga har efter samrådet framfört synpunkter om lekplatsen placering och där anordnandet i bergskanten kan ha en alltför stor åverkan på Ekensbergshöjden. I ett kommande planarbete fortsätter diskussionerna med berörda parter om lämpligaste placering och utformning.

*Kanotklubben*
Efter diskussioner med kanotklubben föreslås verksamheten bli kvar på platsen i nya lokaler i kv D.

*Ledningar*
De i remissvaren begärda u-områdena för ledningar kommer att redovisas på plankartan. Eventuellt nya lägen för en elnätstation samt för en kompressorstation för vatten tas fram i samarbete med Fortum och Stockholm Vatten. Diskussioner har inletts.

*Avfallshantering*
Handikapprådets önskemål om sopnedkast i varje trapphus är svårt att förena med stadens strävan om maskinell hämtning.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

*Formalia*
Information om plansamrådet har skett enligt de lagar och sedvanlig rutiner som Stockholm följer i hanteringen av ett planärende med normalt förfarande. Information om samrådet sändes till sakägare enligt fastighetsförteckning, annons infördes i lokaltidnigen ”Mitt i” och lappar sattes upp i portar till intilliggande bebyggelse och i närområdet. Även på porten till Gröndalsvägen 112. Förslaget visades i biblioteket i Gröndal och i tekniska nämndhuset.

## 2. Hur plansamrådet bedrivits

Plansamråd hölls under tiden 7 maj – 30 juni 2010. Samrådshandlingarna skickades till Länsstyrelsen i Stockholm, planenheten, Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun, Hyresgästföreningen, Region Stockholm, Exploateringskontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen, Hägersten-Liljeholmens stadsdelsförvaltning, Trafikkontoret, Stockholm Vatten AB, Fortum Distribution AB, AB Fortum Värme, Storstockholms brandförsvar, Skönhetsrådet, Stadsbyggnadsnämndens handikappråd, Posten Trafikverket, Sjöfartverket, Transporstyrelsen, Naturskyddsföreningen, Stockholms Stadsmuseum, Stockholms Studentbostäder, Stokab, Skanova, samt sakägare enligt fastighetsägarförteckning vari Stockholms Hamn AB ingick.

Allmänhet, boende m fl informerades om plansamrådet genom annons i lokaltidningen ”Mitt i” samt genom att lappar sattes upp i portar i berörda fastigheter och på andra platser i närområdet.

Planförslaget presenterades med en samrådsvisning i FYRKANTEN Tekniska nämndhuset, i biblioteket i Gröndal samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Samrådsmöte hölls den 31 maj 2010 i Restaurang Stockholms Mathus. Mötet besöktes av drygt 90 personer.

## 3. Länsstyrelsen

***Riskfrågor***
Riskbilden för området är komplex och hänsyn till de många riskkällor som föreligger är därför viktig. Utifrån planförslagets handlingar är det svårt att bedöma om bebyggelsens placering kan anses som acceptabel sett ur aspekten hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen anser att klargöranden behövs i flera frågor som handlar om bl.a. närheten till Essingeleden, bränsletransporter till Aromatics verksamhet, översvämnings- och påseglingsrisk, mm. Länsstyrelsen är beredd att diskutera riskfrågorna ytterligare om staden så önskar.

***Översvämning***
Mälarens medelvattennivå ligger på nivån +0,33 räknat i höjdsystemet RHOO. Enligt Klimat- och sårbarhetsutredningen (SOU 2006:94) ligger 100-årsnivån i Mälaren på nivån +1,3. Som mest beräknas Mälaren kunna nå nivån +1,79 men med vindpåslag kan vattnet komma att pressas upp till nivån +2,3 dimensionerande nivå). Länsstyrelsen rekommenderar att det i områden som hotas av 100-årsflöde, där sannolikheten för översvämningar är stor, inte bör tillkomma någon bebyggelse alls. Vidare rekommenderas att det i områden som hotas av det högsta dimensionerade flödet på 2,3 m (RHOO) för Mälaren ej uppförs samlad bebyggelse eller samhällsfunktioner av betydande vikt. Länsstyrelsen anser att resonemanget i planförslaget kring översvämningsrisk delvis är motsägelsefullt. Vidare behöver de s.k. sjöhusens konstruktion, lägsta golvnivå och grundläggningssätt regleras. En planbestämmelse är införd som säger att "Byggnadens konstruktion ska klara en förändring av vattennivån i

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Mälaren och därigenom undgå skada på grund av översvämning". Planbestämmelsen behöver enligt Länsstyrelsens mening förtydligas. Det behöver av bestämmelsen framgå att bebyggelse ska utföras på sådant sätt att denna inte skadas eller på annat sätt påverkas negativt av högvatten upp till nivån +2,3 meter över nollplanet räknat i höjdsystemet RFI00. Avsikten med bestämmelsen är att varken byggnadskonstruktionen eller den verksamhet (i detta fall bostäder) som bedrivs i byggnaden ska påverkas negativt i händelse av en eventuell översvämning som medför att Mälaren stiger till nivån +2,3. Bestämmelsen medför att endast vissa byggnadsmaterial och konstruktioner kan komma i fråga. Bestämmelsen påverkar även möjligheten att anordna ventilationsöppningar, fönster och dörrar under denna nivå.

***Ras och skred***
Med antagandet av planen garanterar staden markens lämplighet för bebyggelse. Den geotekniska undersökning som enligt planbestämmelserna "tär utreda risken för skred" för de närmast vattnet belägna husen, kvarter D och F, ska således enligt Länsstyrelsens mening göras tidigt i planprocessen och även involvera övrig bebyggelse. Resultatet av den geotekniska undersökningen ska redovisas i planbeskrivningen och eventuella riskreducerande åtgärder säkerställas i planen. Om bedömning görs att risk för ras och skred ej föreligger för hela eller delar av bebyggelsen, ska detta framgå av planbeskrivningen.

***Farligt gods***
Länsstyrelsen konstaterar att de riskreducerande åtgärder som identifierats har lagts in som planbestämmelser. Länsstyrelsen anser att det av bestämmelsen ska framgå att det är huvudentréer som ska vara placerade bortvända från Essingeleden. Länsstyrelsen anser vidare att det är tveksamt om bestämmelsen "Obebyggda områden inom 20 meter från Essingeleden utformas så att de ej uppmuntrar till stadigvarande vistelse" är förenlig med 5 kap 7 § PBL. I stället kan denna text införas som upplysning i en informationsruta på plankartan.

***Påsegling***
Den eller de åtgärder som avses genomföras för att minska riskpåverkan vid påsegling ska regleras i planbestämmelserna. Som nu är fallet uppräknas tre alternativa åtgärder i bestämmelsen m2, vilket skapar osäkerhet om vad som ska utföras. Det framstår vidare oklart hur bestämmelsen att "skyddet ska dimensioneras för påsegling av medelstort fartyg vid en hastighet av max 12 knop" ska förstås. Planbestämmelsen behöver därför förtydligas. Länsstyrelsen efterfrågar vidare Sjöfartsverkets, Sjöfartsinspektionens och Stockholm Hamnars synpunkter kring den planerade exploateringen; avseende till exempel farled, påseglingsrisk samt störningar såsom buller.

***Parkeringsanläggning, garage, mm***
Vid Gröndalsvägen, under bron för Essingeleden, ges byggrätt för en ny parkeringsanläggning i två plan samt markparkering. Länsstyre1sen har tagit del av Trafikverkets yttrande 2010-06-24 och instämmer med verkets synpunkter om att parkeringsanläggningen och markparkeringen bör tas bort ur planförslaget. Länsstyrelsen ställer sig även tveksam till placeringen av en tvåvånings garagelänga nära och delvis under Tvärbanan, bl.a. av säkerhets-skäl. Det är en fråga som även behöver diskuteras vidare med SL och Stockholms brandförsvar. 1 det sammanhanget behöver en utgångspunkt vara att framkomligheten på Tvärbanan och Essingeleden inte får äventyras i händelse av brand i garagen.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

***Bygglovplikt för riskskydd***
Kommunen får i vissa fall i en detaljplan bestämma att bygglov krävs även för åtgärder som normalt inte kräver bygglov. Bygglovplikt för "Anordningar som omfattas av regler för riskskydd" omfattas inte av bestämmelserna i 8 kap. 6 § PBL. Planbestämmelsen bör därför tas bort.

***Barnperspektivet***
Närheten till strand och vatten är positivt ur många aspekter men också en olycksrisk som behöver beaktas i det fortsatta arbetet. Lokalisering av förskolor, lekplatser, gång- och cykelvägar, husens utformning intill vatten, utformningen av strandzonen både på land och i vatten, mm, bör genomsyras av ett barnperspektiv. Också möjligheterna för barn att röra sig fritt på egen hand i området behöver belysas. Planbeskrivningen behöver kompletteras i detta avseende.

***Buller***
Av trafikbullerutredningen framgår att alla lägenheter utom en klarar kravet högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför minst hälften av boningsrummen. Undantaget gäller en lägenhet på våningsplan 5 i det s.k. sjökvarteret. Utformningen av det aktuella våningsplanet behöver studeras vidare om detaljplanens störningsbestämmelser ska kunna innehållas. Länsstyrelsen anser att bullersituationen på förskolornas ytor för utevistelse behöver studeras vidare och eventuella skyddsåtgärder säkerställas. Trafikbullerutredningen rekommenderar att en förlängning sker av befintlig bullerskärm på Essingeleden med ca 100-150 meter norrut från Gröndalsavfarten räknat. Länsstyrelsen stödjer rekommendationen och anser att områdets ljudutsatta läge, där staden avser tillämpa avstegsfall B, motiverar att ljudkraven upp fylls med viss (om än liten) marginal. Av planens genomförandebeskrivning behöver framgå vem som ansvarar för och bekostar en sådan förlängning av bullerskärmen.

***Strandskydd***
Enligt de nya strandskyddsbestämmelserna kommer strandskydd att inträda när ny detaljplan ersätter den gällande stadsplanen, vilket redogörs för i plan-beskrivningen. Eftersom det aktuella planärendet påbörjades före 2009-07-01 ska den äldre lagstiftningen tillämpas enligt gällande övergångsbestämmelser, vilket innebär att Länsstyrelsen ska besluta om strandskyddsupphävandet. En särskild begäran om upphävande av strandskyddet, med angivande av de särskilda skäl som föreligger, ska i samband med planens utställelse sändas till Länsstyrelsen. Denna begäran ska även innehålla en beskrivning av befintliga förhållanden och vad planförslaget medger. Till begäran ska fogas ett utdrag av plankartan med tydlig markering av det strandskydd staden önskar få upphävt. Detaljplanen bör inte antas innan beslutet om upphävande har vunnit laga kraft. I detaljplaneförslaget har en planbestämmelse lagts in om upphävande av strandskyddet. Eftersom ett upphävande sker enligt de äldre bestämmelserna, ska det i detaljplanen inte finnas någon planbestämmelse om upphävande.

*(Kompletterande skrivelse, daterad 2010-11-04)*
Länsstyrelsen har i yttrande 2010-07-8 lämnat synpunkter på rubricerat förslag till detaljplan i samrådsskedet. Beträffande strandskyddsfrågan har Länsstyrel-sen i yttrandet tagit upp i huvudsak formalia. Stadsbyggnadskontoret har därför önskat få yttrandet kompletterat med synpunkter i själva sakfrågan.

Upphävandet av strandskydd får endast ske om det föreligger särskilda skäl och om området uppenbart saknar betydelse för att tillgodose strandskyddets

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

syften, som är att i ett långsiktigt perspektiv dels trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv, dels bevara goda livsvillkor för växt- och djurliv. Länsstyrelsen kan inte se att det föreligger särskilda skäl att upphäva strandskyddet i den omfattning som detaljplanens samrådsförslag erfordrar.

Vad gäller kv D ”Brygghuset” delen väster om kanotföreningens hus, så kan Länsstyrelsen inte se att det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet. Området är idag inte ianspråktaget för bebyggelse. Det är av intresse för friluftslivet, en gångväg finns, och områdets betydelse för friluftslivet kommer att öka när fler flyttar till Gröndal.

Beträffande övriga delar av planförslaget, där staden anser att strandskyddet ska upphävas, delar Länsstyrelsen uppfattningen utifrån vad som hittills framkommit i ärendet, att det torde finnas särskilda skäl som kan ligga till grund för ett upphävande av strandskyddet. Länsstyrelsen har i underhandskontakter med stadens tjänstemän förvarnat om att det finns problem vad gäller upphävandet av strandskyddet, och att det därför finns skäl att se över planens utformning.

***Vattenfrågor***

*MKN -vatten*

Länsstyrelsen anser att det är bra att staden har tagit upp MKN för vatten i detaljplanen. Vad som kan tilläggas är att vattenförekomsten Östra Mälaren heter Mälaren-Rödstensfjärden. Mälaren kommer dock att delas upp i 39 mindre vattenförekomster i stället för de nuvarande sex. Området utanför Gröndal kommer då att ingå i vattenförekomsten Mälaren-Riddarfjärden. Här är vattenkvaliteten mycket sämre än i Mälaren-Rödstensfjärden i övrigt. Ekologisk status för Mälaren-Riddarfjärden kommer sannolikt att vara sämre än god. Vattenkvaliteten måste alltså bli bättre än den är idag. Länsstyrelsen saknar i planförslaget en bedömning av om mängderna av näringsämnen och förorenande ämnen kommer att öka, minska eller kvarstå.

*Dagvattenhantering*

Det är av stor vikt, som också sägs i planförslaget, att dagvattnet tas omhand på ett bra sätt. I den fortsatta planprocessen behöver utredas om lokalt omhändertagande av dagvatten är det mest lämpliga i detta fall samt hur i så fall fördröjning av dagvattnet skulle kunna ske i den sluttande terrängen. Område/n som behövs för exempelvis fördröjningsmagasin ska avsättas på plankartan och planbestämmelser för dagvattenhantering behöver läggas in i planförslaget. Dagvattnet behöver renas innan det når Mälaren. Garagen och parkeringsytor bör om möjligt ha oljeavskiljare. I planen behöver framhållas att bra materialval är viktiga så att inte onödiga gifter läcker ut i Mälaren. Att använda stranden som naturstrand är ett bra sätt att både behålla förutsättningar för växt- och djurliv enligt strandskyddets intentioner och att fördröja dagvattnet innan det når Mälaren. Planen lämnar med nuvarande utformning mycket lite naturstrand kvar. Länsstyrelsen anser att strandområdet behöver utökas för att tillgodose dessa aspekter samt för att förbättra möjligheterna till fri passage.

*Kulturmiljö*

Den befintliga bebyggelsen utgörs av en blandad bebyggelse med industri-fastigheter och Örnsbergs Kanotsällskaps klubbhus från 1950. Byggnaderna med sin varierande ålder, utformning och funktion är typiska för Gröndal. Samtliga avses rivas. Även om planområdet ligger utanför kulturmiljövårdens riksintresse Gröndal vill Länsstyrelsen ändå framföra synpunkter beträffande Kanotsällskapets

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

klubbhus. Kanotsällskapets klubbhus är grönklassat av Stockholms stadsmuseum och har därmed tillmätts ett särskilt kulturhistoriskt värde. Denna byggnad skulle kunna bevaras och utgöra ett positivt inslag i den planerade omgestaltningen av området. Klubbhuset skulle stärka områdets egna karaktär och också knyta an till områdets historia på ett värdefullt sätt, vilket passar väl in i målsättningen att naturen och närheten till vattnet ska vara tydlig i området och att boendemiljön ska vara varierad. Länsstyrelsen anser därför att byggnaden om möjligt bör bevaras.

*Trafikfrågor*
Länsstyrelsen instämmer med de synpunkter som framförs i Trafikverkets yttrande 2010-06-24. Länsstyrelsen vill erinra om att Essingeleden är av riksintresse för vägtransportsystemet och att dess funktion i detta system är synnerligen viktig och inte får skadas.

4 **Lantmäterimyndigheten** har inga erinringar.

5. **Sakägare och boende**

***Barbro, Ljunggren, Bryggvägen 7, 117 68 Stockholm,*** skriver att gröna ytor ej får förstöras. Stressade storstadsbor behöver grönområden, ej anlagda. Sprängning förstör berget. Överge tanken på att söka dispens för strandskyddet då det befaras att Mälarens vattennivå stiger. Förtätning med mer befolkning kräver bättre kommunikationer. Bygg vid befintlig infrastruktur i Stockholms län. Frågar sig varför slutdatum forceras? För att det är val i höst? Varför är reglerna för parkering sänkt till 0,8.

***Eva Forslund och Tony Carlsson, Gröndalsvägen 112, 117 68 Stockholm*** frågar sig om man får fälla träd hur som helst på Ekensbergshöjden? Planerna naggar väldigt mycket av Ekensbergshöjden. Varför fälla en massa träd för att anlägga en lekpark där som kommer användas några år och sedan ligga öde eftersom barnen vuxit upp? Det måste vara smartare att ha lekpark på gårdarna där barnen bor. Den skogen behövs också för de fåglar, rådjur m m som håller till där. Lämna Ekensbergshöjden oberörd. Upphävandet av strandskyddet påverkar naturen och det skapar segregation. Låt vattnet vara till för alla, inte bara för dom som har råd att köpa dyra lägenheter med sjöutsikt.

Entrékvarteret, (Hus A) kommer väldigt nära husen på Klyvarvägen och Bryggvägen och kommer att ta stor del av ljusinsläppet för dessa hus och även för boende på Gröndalsvägen 112. Låt marken vara en grön lunga istället. Bor man vid Sveriges mest trafikerade bro behövs all grönska man kan få.
Har inga synpunkter på att bygga på Aromatics mark. Viktigt att gångbanan under Essingeleden blir kvar så att man kan ta sig upp till Essingeleden.

Trafik och parkering är redan idag ett problem och med 330 nya bostäder blir det kaos. Tveksamt om parkeringshus under Essingeleden är lösningen. Troligtvis blir det så dyrt att parkera där och då fortsätter man att parkera på gatan. Positivt att få bort lastbilarna som idag parkerar under Essingeleden. Vi har inte kommunala kommunikationerna som klarar av flera hundra innevånare till. Det är ofta fullt på det fåtal bussturer som går hit ut.

Rita lite fina hus istället för dessa fula ”lådor”. Gröndal har en historia av många fina lite annorlunda hus. Lite tinnar och torn på husen kanske.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Boende på Gröndalsvägen 112 har inte fått någon info alls om dessa planer viket är märkligt. Medvetet? Mindre protester? Fick reda på det av en slump när vi läste lokaltidningen.

***Stefan Rosén, Gröndalsvägen 112, 117 68 Stockholm,*** Varför bygga sönder den lilla fina grönyta som finns mitt emot Bryggvägen 7? Att bebygga på Aromatics område är väl en sak men att så till den milda grad förtäta som planen visar verkar dåligt genomtänkt. Var ska man parkera? Läget idag för dem som inte har förhyrda P platser är på gränsen till katastrof. Lekplatsen mellan fastigheterna Gröndalsvägen 112 och Bryggvägen 7 är en ekbacke med en sällsynt form av biotop där en stor samling fladdermöss, hackspettar och även hök har sin hemvist. Denna gröna lunga är utmärkande för hela området, tas den bort dör djurlivet. Hela byggplanen verkar vara oövertänkt spekulation. Följderna av förtätningen vid Gröndalsvägen 112 blev att solen försvann, djurlivet dog och parkeringseländet blev mycket värre.

***Ann-Marie Grönholm, Bryggvägen 7, 117 68 Stockholm*** anser att naturområdet vid Ekensberghöjden förstörs och en del av berget sprängs bort men framför allt är det fel att bygga bostäder så nära Sveriges hårdast trafikerade väg. Nybyggnation av bostäder nära och invid Essingeleden är inte lämpligt pga att den är landets hårdast trafikerade väg med över 160 000 fordon per dygn. I detaljplanens riskanalys står det felaktigt att antalet fordon uppgår till 125 000/dygn. Forskningen pekar entydigt på att det är hälsorisker med boende invid stora trafikleder. Mätningar gjorda av Miljöförvaltningen visar att det är en bred zon kring Essingeleden som har kraftigt förhöjd partikelhalt. Myndigheterna hänvisar också transporter med farligt gods till Essingeleden. En olycka med t e x en tankbil kan få allvarliga följder. Att bygga nya bostäder mindre än 50 meter från körbanan kan få förödande konsekvenser.

Enligt lag ska miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas vid en exploatering av denna typ. Plan- och Bygglagen säger att MKB skall upprättas när det finns betydande miljöpåverkan av ett byggprojekt. Det har man valt att hoppa över vilket inte står i överenskommelse vare sig med Plan- och Bygglagen eller Miljöbalken. Såväl bullerproblematiken som höga partikelhalter i luften måste naturligtvis belysas i en MKB.

***Per-Erik Hägerström, Ekensbergsvägen 130, 117 69 Stockholm*** är emot förslaget i sin nuvarande utformning både i egenskap av boende i närområdet och som Stockholmare. Anser att det bryter mot den långsiktigt hållbara omsorgen om det grön-blåa naturlandskap som omsluter vår huvudstad och gör den till en av de vackraste av sin sort. Föreslår att planen omarbetas så att hus C; Backhuset och hus D; Brygghuset stryks från förslaget. Kanotsällskapets klubbhus bör bevaras, aktiviteterna på och kring vattnet återspeglar en livsstil typisk för Gröndal, Förslaget kan i övrigt genomföras. Utveckla sedan hela naturområdet längs vattnet efter sina egna förutsättningar där det gröna bibehålls ograverat men görs mer tillgängligt än det är idag.

Enligt skrivandes tolkning uttrycks i ÖP 99 en hållning som generellt talar för att värdefulla grönområden ska bevaras. Samma ställningstagande görs uttalat i avsnittet om Stadsbyggnadsstrategin; ”bygg staden inåt”.

Det övergripande målet för hela Miljöbalken framgår av 1 kap 1 §; att främja en hållbar utveckling, vilket bland annat innebär att värdefulla natur –och

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

kultur miljöer ska vårdas samt att mark och vatten ska användas så att en långsiktigt god hushållning tryggas

Frågar sig hur planförslaget stämmer överens med ÖP 99 där Gröndal redovisas som ”tät stadsbebyggelse”. Frågan är hur väl dessa stämmer överens med den aktuella detaljplanen? Planeringsinriktning; Att markanvändningen ska bibehållas i stort lämnar inget större utrymme för exploatering. Planeringsinriktning; Den komplettering som eventuellt ska göras ska utgå från de lokala behoven. I översiktsplanen ges exempel på vad dessa behov skulle kunna vara; t.ex. en lokal efterfrågan på ett varierat bostadsutbud eller en lokal närservice som skulle må bra av ett större kundunderlag. Men i detta fall är det knappast aktuellt; den föreslagna bebyggelsen blir bara mer av samma sort och ett serviceutbud som skulle behöva kunder saknas i det närmaste helt i Ekensberg idag. Vilka är de lokala behoven? Det gavs uttryck för under samrådet när röster talade om hur de flyttat till Ekensberg för lugnet och naturens skull.

***Gabriella Bodegren, Bryggvägen 7, 117 68 Stockholm,*** har en underbar grön oas framför balkongen och anser det helt befängt att bygga hus precis där. Vid Aromatic är det helt OK. Att spränga berg är övergrepp på naturen. Det är även olyckligt att ta strandskydd för bostäder. Tycker att det byggs alldeles för mycket i Stockholm. Det togs bort ekar när man byggde vid Gröndalsvägen.

***Katarina Johansson, Gröndalsvägen 124, 117 68 Stockholm*** är starkt negativ till all den byggnation som planerats på strandkanten och ut i vattnet och på söder sida av Bryggvägen, dvs den som kräver sprängning i berget. Dessa delar medför ett allvarligt ingrepp i naturen med negativa sidoeffekter för både människor och djur. Att definiera Gröndal som "tät stadsbebyggelse" indikerar en radikal förändring av landskapsbilden vilket ter sig oroväckande för framtiden. Ord som "urban karaktär", "sammanhållen stadsbygd" och "en förändring till innerstadslika förhållanden " passar inte särskilt bra på Bryggvägen. Arkitektritningarna i 3D ser så luftiga och fina ut att de närmast verkar felaktiga, eller åtminstone missvisande. Oavsett är den reella markarealen så liten att det blir för trångt för att skapa "stad". Tanken att omvandla industriområde till "stad" är annars god men att urskillningslöst riva eller omvandla allt till privata bostäder är tvärtom destruktivt. Utvecklandet av social platser, eller offentliga rum är också viktigt för att skapa liv i en miljö. Vilka publika verksamheter planeras förutom barnstugor och ev plats för Kanotklubben? I så fall måste lokalhyrorna vara rimliga.

Bestrider att strandskyddet måste upphävas. För att kunna skapa ett "sammanhängande gångstråk", behöver inte strandkanten bebyggas. Det kan man väl göra ändå! Föreslagen utformning av strandpromenad är dessutom urtrist. En ny detaljplan bör tas fram med mindre belastning och färre lägenheter. I övrigt positiv till att det byggs på den norra sidan av Bryggvägen. GE Real Estates fastighet kommer ingen sakna. Aromatics byggnad borde kunna byggas om till fina bostäder istället för att rivas.

Att bebygga i närhet till Essingebron förbryllar. Spelar människors hälsa inte någon roll så länge som man kan erbjuda "sjöutsikt"?

Önskar en extra spårvagnshållplats vilken borde funnits med vid samrådsmötet i samband med "presentationen av parkeringen under Essingebron.

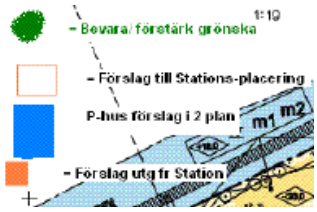
Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

***Ewa Holm och Daniel Widén, Gröndalsvägen 112, 117 68 Stockholm*** är boende i närområdet och framför följande synpunkter. Buss 133 mellan Ekensberg- Liljeholmen är knökfull i rusningstrafik redan vid Bryggvägens hållplats i riktning mot Liljeholmen. Hur föreslår SL att detta ska lösas? Tätare trafik? Det innebära även en belastning av Fruängen - Norsborgslinjerna på tunnelbanan som redan är hårt belastade och också knökfulla i rusningstrafik, En tvärbanestation borde uppföras i böjen på rampen upp mot Gröndalsbron med nedgångar mot det nya områdets centrala delar.

A-huset kan byggas en bit längre in i skogsområdet (dungen) då detta är den enda form av grönområde som kommer att finnas kvar i närheten av husen på Bryggvägen/korsningen Gröndalsvägen. Det minskar även insyn i husen för alla boende i befintliga hus samt det planerade A-huset.

Lekplatsen bör byggas längre bort från husen på Gröndalsv.112 samt Bryggv.7 för att spara fler träd samt undvika att vi boende i husen hör alltför mycket skrik och stoj från lekplatsen. Mer grönska runt en planerad lekplats måste också ses som något positivt för alla parter, även barnen.

Man kan förvänta sig att de flesta som flyttar in i området vill ha bil. Från att nu ha ca 20 tyngre transporter per dag som passerar till och från Aromatic så kommer personbilar för ca 1000 boende i planerat område öka trafikmängden avsevärt. Den trafikmängd som vi redan har och hör på håll innebär ett ständigt störande och tröttande brus kan ses som tillräcklig. Föreslår därför att parkeringsplatser skapas i berget i ett insprängt parkeringshus med utgångar mot de nybyggda husen, alt. närmare de nybyggda husen (se bild). Kanske med en infart mellan planerad parkering vid Gröndalsvägen och rampen för tvärbanespåren, eller via en tunnel in i närheten av bropelarna under E4:an. som gör att vi inte behöver ha bilar passerandes på Bryggvägen i onödan.




***Richterska Stiftelsen, Förvaltnings AB Stadsmuren*** har som fastighetsägare och ombud för fastigheten Rundhultet 1 granskat förslaget. Föreslagen lekplats vid fastigheten Rundhultet liksom föreslagna förskolor i kv A och C med sk utsläppsgårdar kommer att ligga i direkt eller nära anslutning till Rundhultet 1. Det medför att man kan förvänta sig en störning för de boende i Rundhultet 1, dels med ljud från de lekande barnen, dels av den biltrafik som uppstår vid lämning och hämtning av barnen. En alternativ placering av både förskolorna och lekplatsen i det nya området bör studeras.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Lekplatsen påverkar även utsikten mot, och närheten till Ekensbergshöjden på ett negativt sätt.

Möjligheten att parkera nära fastigheten för de boende i Rundhultet 1 kommer att försämras då stor del av nuvarande kantparkering kommer att försvinna. En ny parkeringsanläggning under Essingeleden medför en försämring då det är betydligt längre avstånd från fastigheten. Ett parkeringshus i ett lite undanskymt läge under Essingeleden är en sämre lösning med avseende på personsäkerhet och trivsel.

Ekensbergshöjden har ett stort värde för naturmiljön och ger området mycket av dess karaktär. Byggnaderna i kv C kommer att påverka höjdens sluttning åt nordost på ett negativt sätt genom sprängning, schaktning och korrigering av höjdkurvor med brantare slänter som följd. Ytterligare souterängvåning mot höjden för att minimera korrigering av höjder och sluttningen bör studeras.

***Boende på Bryggvägen 7, genom Ingvar Humble och Bror Eriksson,*** insänder skrivelse med 35 namnunderskrifter. De boende är positiva till att Bryggvägen iordningställs och att en attraktiv vändplan med torg anordnas nere vid Mälaren. Är även positiva till att nya promenadstråk anläggs utefter stränderna både på fast mark och bryggor. Bryggvägen vid industri- och kontorsfastigheterna är kvälls- och nattetid en anonym plats med ofta förekommande oroligheter, typ bilbränder. Av den anledningen stöds förslaget att omvandla mark för bostadsbebyggelse på industri- och kontorsfastigheterna. Den bebyggelse som i planförslaget omfattas av kvarteren B (Rygghuset), kv. D (Brygghuset) och kv. F (Sjöhusen). Denna del av planförslaget skulle skapa en attraktiv och lugnare miljö utmed Bryggvägen.

De motsätter sig nya bostäder i kvarteren A (Entrékvarteret) och kv. C (Backhuset). Är förvånade och bestörta över ingrepp i Ekensbergshöjden. Ett magnifikt berg vid Mälaren med ett rikt djurliv och en vidunderlig utsikt. Att spränga sig in i detta berg för att skapa nya bostäder, anses som ett helgerån. Att på samma sätt bygga bostäder i korsningen Bryggvägen — Klyvarvägen är bekymrande. Ett naturskönt område med många fina gamla ekar som på alla sätt bör skyddas.

De motsätter sig en större lekplats vid fastigheten vilken gör intrång Ekensbergshöjden. Här ses dagligen betande rådjur och fåglar kvittrar i en grönskande oas. Understryker att det inte är lekande barn som oroar, utan just själva intrånget i naturmark.

Ekarna på Storseglet 5 bör bevaras och på ett naturligt sätt smälta in i den nya bebyggelsen. Skapa istället en naturpark i korsningen mellan Bryggvägen och Klyvarvägen, d.v.s. det område som i planförslaget föreslås bebyggas, kvarteret A (Entrékvarteret).

Att skapa en tät stadsbebyggelse utefter Bryggvägen är att feltolka översiktsplanen med hänvisning till Gröndal som tät stadsbebyggelse. Vad som menas är i så fall området kring Gröndals centrum med god kollektivtrafik (Tvärbanan). Där vi bor är ett "annat Gröndal". Västra Gröndal, ett kuperat område väster om Essingeleden. Ett perifert område som aldrig har kännetecknats som tät stadsbebyggelse.

***Brf Härden 115 på fastigheten Toppseglet 22*** belägen i kvarteret Toppseglet mellan Klyvarvägen, Gröndalsvägen och Bryggvägen. Gällande detaljplan för

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

fastigheten antogs år 1955. Byggnaderna K-märkta. Ombildning till bostadsrättsförening skedde 2006. Föreningen invänder mot förslaget på två punkter:

Placering, höjd och arkitektur på de föreslagna byggnaderna påverkar den estetiska upplevelsen av föreningens byggnad mot Klyvarvägen. Byggnaderna, från 1950-talet syns tydligt i landskapet och den omgivande bebyggelsen. Byggnaderna har en välgestaltad och framåtblickande arkitektur med en särpräglad färgsättning i mustiga kulörer. Planförslagets hus A i korsningen mellan Klyvarvägen och Bryggvägen, placeras så nära, har gjorts så högt, och getts en så pass avvikande arkitektur, att det radikalt kommer att förändra stadsbilden vid Klyvarvägen och södra delen av Bryggvägen, och därför ha en påtagligt negativ inverkan på den estetiska upplevelsen av föreningens byggnader. Att uppföra ett hus i sex våningar kommer effektivt att blockera kvällssolen på balkongerna vid Klyvarvägen. Huset bör ges minst det avstånd till Klyvarvägen som den södra byggnad har till Gröndalsvägen, och höjden över stadens nollplan bör begränsas till samma nivå som våra byggnader. På den tomma ytan mellan huset och Klyvarvägen bör en trädplantering anläggas. I andra hand stryks A-huset helt från förslaget.

Enligt gällande detaljplan ska fastigheten förses med minst 17 parkeringsplatser och 17 garageplatser. Den ursprungliga ägaren Stiftelsen Olle Engquist bedömde att parkeringsbehovet till stor del täcktes av parkeringsmöjligheter på omgivande gatumark. Garageplatserna hyrs för närvarande av ett transportföretag. Knappt hälften av den mark som avsetts att användas till parkeringsplatser (7 parkeringsplatser) finns vid Gröndalsvägen. Resterande parkeringsplatser används av de kommersiella hyresgästerna.
Föreningen kräver en ny detaljplan med lämplig markparkering på omgivande gatumark för fastighetens parkeringsbehov. Möjligheten att anlägga fler garageplatser eller parkeringsplatser på fastighetsmarken är i praktiken obefintligt. Med förslaget begränsas nuvarande parkeringsmöjligheter på Bryggvägen. Det planerade parkeringshuset under Essingeleden bör färdigställs innan arbetet på Bryggvägen påbörjas samt att Brf Härden 115 reserveras 0,8 garageplatser per lägenhet till en hyra om högst 700 kronor per månad.

***Christian Larsson, Bryggvägen 7 5tr, 11768 Stockholm*** anser det är bra att utöka antalet bostäder i området då det minskar risken för skadegörelse. Sett från luften ser området genomtänkt och sammanhållet ut, vilket även det är mycket bra. Större vikt bör läggas på när man vattenvägen ser upp mot området, vilken typ av utsikt man får från Stora Essingen samt vad de som bor i området kommer att se. Det är ett bra förslag att bygga på redan befintlig industrimark. De kommer inte bli särskilt billiga att bo i.
I översiktsplanen redovisas Gröndal ”som tät stadsbebyggelse”. Ser inte Gröndal som en tät stadsbebyggelse). Husfasaderna planeras bli vertikala och i skarpa vinklar. När ska husfasaderna bli mer levande och intressanta? Det kommer antagligen se ut som vilket område som helst i Stockholm bortsett från att det ligger vid vatten. Det känns ogenomtänkt att bygga i vitt med en vertikal husfasad, inte helt olikt miljöprogrammet.

Påtalar buller från Essingeleden. Ljudet kommer att studsa mot de hårda fasaderna och taken och riktas mer in mot befintlig bebyggelse.

Vad gäller strandskyddet låter det som att det bara kan upphävas, speciellt om man ser till område ”F”. Område ”B” samt ”E” är byggbart, Hus ”D” kan vara byggbart om detta hus istället byggs som ett terrasshus som följer bergets sluttning ned mot vattnet och därigenom blir mindre iögonfallande.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Husen som byggs i vattnet (hus ”F”) kommer inte främja att folk vill gå och spendera tid nere på de bryggor ni planerar bygga, då solen antagligen kommer att skymmas av dessa hus under större delen av året. Dessa hus borde kunna göras mer luftiga i bottenvåningen så de inte blir som en mur mot vattnet. Det bästa är att lämna marken närmast vattnet fri från hus.

Huskropp ”A” är verkligen ingen bra idé. Boende i det lilla tvåvåningshuset som kommer hamna mellan detta och Essingeleden kommer knappt få något dagsljus alls, detta verkar ni inte ha tagit hänsyn till i detta förslag. Detta hus kommer bli minst 15 meter högt om det blir sex våningar och varje våning har en takhöjd på 2,5meter.

## 6. Allmänhet, intresseföreningar m.fl.

***Jörgen Brejcha, Ljusstöparbacken 1, 11765 Stockholm*** läser med besvikelse planerna på utökning av den befintliga bebyggelsen. Att ersätta kontor med bostäder ses som ett något naturligt steg men att "cementera" ett till grönområde i Gröndal är ledsamt och oförsvarbart. Merparten av boende här flyttade hit för närheten till innerstan men slippa allt vad det innebär att bo i innerstan. Karaktären i Gröndal med omnejd ändras till något som inte kan accepteras. Kontorsbyggnaderna kan förändras från kontor till bostäder. Positivt med fler bostäder. Negativt att vi tappar en normal blandning mellan företag/kontor vs. bostäder. Blir ett dött område på dagen när näringsverksamheten försvinner. Trafikmängden kommer totalt att öka i Gröndal om man slår ihop alla byggplaner. Att upphäva strandskyddet och nagga den naturliga kontakten mellan vattnen och land är mycket idiotiskt. Angående borttag av ekar osv. Se på helheten inte bara varje liten del. Se på hur hela miljön/natur påverkas i hela Gröndal. Den i planbeskrivningen redovisade grönkompensationen är obefintlig.
Bryggan går att lösa idag med kontakt med fastighetsägarna. Utökat skydd för ekar på fastighetsmark innebär inget egentligen utan bara ett tomt ord. Inte kommer fastighetsägarna såga ner eller på annat sätt förstöra den miljö dom har idag.

***Anund Olof, Olle Bull Österlund, Gröndalsvägen 27, 117 66 Stockholm*** önskar att kanotklubben finnas kvar i likvärdig lokal. Föreslagen lekpark är placerad på yta med fridlysta krolliljor. Föreslår ny tvärbanestation på Ormberget. Strandpromenaden kan byggas utan nybyggena. Fördelningen bostadsrätter (80 %) /hyresrätter (20 %) är totalt förändrad i Gröndal. Behöver vägas upp. Staden ska verka för en blandning av arbetsplatser. Arbetsplatserna på Bryggvägen är de sista i Gröndal. Aromatic är beläget på den mest ogynnsamma tomten. Ligger i fin parkmiljö. Kan ligga kvar som buffert mot leden. Det är ingen som klagar på området idag. Tag hänsyn till detta. ”If it ain’t broken don’t fix it.

***Helene Almquist*** undrar varför alla byggnader måste se ut som arkitekterna har lekt med legoklossar, allt är fyrkantigt. Människan strävar efter runda former, de hus som efterfrågas mest och kostar mest är de äldre husen från början av 1900 talet. Alla förslag är så lika tråkiga...Hammarby sjöstad, posthuset i Karlberg, tornen på Sveavägen, slussenförslaget...allt är rakt fyrkantigt, är det sådana människor vi vill ha...kantiga? Var är dom egna visionerna? Det känns som gammalt och tråkigt á la 60-tal och miljonprogram. Gör om och gör rätt. Spar roddklubben. Gröndal har en historia med båtar och vatten.

***Mikael Stubberud, Gröndalsvägen 78, 117 86 Stockholm*** protesterar mot planerna på att bygga ett 8-våningshus med parkeringsanläggning på

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Bryggvägen. Vill att strandskyddet inte upphävs. Vill ha kvar det gröna då det snart inte finns några lediga ytor kvar längre. Gör inte Gröndal till ett rikemansområde. Trafiken ökar, bilarna blir fler och fler. Låt alla kunna gå längs vattnet. Bygg inte fler hus i Gröndal.

***Lena och Bengt Hultman, Agneta och Urban Alvring*** skriver att Gröndal inte orkar ta emot fler människor. Det är viktigt med rekreationsområden. Redan nu sliter för många människor ner vår natur. Ovisst var kanotklubben tar vägen. Luften intill Essingeleden är full av partiklar. Bygg i Äppelviken med omnejd istället.

***Björn Dahlroth, Gröndalsvägen 214, 117 69 Stockholm*** skriver att hela området i Gröndal som ligger väster om Essingeleden har stor brist på parkeringsplatser och det är därför angeläget att parkeringshus på båda sidor Gröndalsvägen under Essingeleden förverkligas. Parkeringshuset bör byggas med så pass många våningar att det vid sitt översta däck når upp till spåren för tvärbanan. Det finns då möjlighet att där åstadkomma en tvärbanehållplats för Ekensbergsområdet i anslutning till det övre däcket. En sådan parkering kan även utnyttjas som infartsparkering.

Längs stranden mellan Bryggvägen och bort slutet på Gröndalsvägen finns en rad stora pilar. Träden är inte välvårdade. Om träden avverkas och ersätts av andra slag som är kortare så kommer det visuella samspelet mellan berg och vatten att bli mycket tydligare. Eftersom bebyggelsen längs stranden innebär en förtätning och mer stadsliknade miljö, finns det också anledning att överväga om inte hela strandpromenaden bör ges mer av parkkaraktär. Naturmark kommer det inte att kunna bli med den nya bebyggelsen. Till det blir det kvarvarande obebyggda strandavsnittet för kort. Önskar bättre skötsel av parkmarken med träd, gångstigar och bryggor i närområdet.

***Gröndals Intressekommitté, Lennart Sundin, Gröndalsvägen 190, 117 69 Stockholm***

Gröndals Intressekommitté har bildats för att främja samverkan i gemensamma intressen inom Gröndal, Ekensberg och Mörtviken. Kommittén är ett samlande forum för att få intressenters och samverkande parters röster hörda och framförda. Är positiva till utveckling av hela området i samklang med människornas förväntningar. Det är viktigt att planerna för hela området presenteras innan man fattar beslut om byggplaner vid enskilda områden som Bryggvägen. Betonar vikten av att beakta samhällsservice, väg- och trafikförhållanden, parkering, möjligheter för ungdom och pensionärer, etablering av butiker och restauranger, bevarandet av grönområden och andra miljövärden för rekreation och trivsamt boende.

Kommittén ser inga skäl till att upphäva strandskyddet i det aktuella området. Översiktsplanen anger att kvarvarande naturstränder skall bevaras. Obebyggda stränder är en stor tillgång för invånarna och det är anmärkningsvärt att staden är beredd att sälja ut dessa värden. Ingrepp på det aktuella strandpartiet innebär betydande miljöpåverkan och kräver en miljökonsekvensbeskrivning.
Med hänsyn till strandskyddet måste kvarteret F utgå ur planen här kan planeras för en uppskattad och naturskön bredare strand. Kvarteren C och D utgår också med hänsyn till Ekensbergshöjden, som är en unik naturtillgång värd att bevara i sitt nuvarande skick. Kanotklubben kan därmed också bevaras. Den kommersiella bebyggelsen som idag finns inom området kan mycket väl ersättas av kvarteren A, B och E och därmed ge en trivsam och säkerligen en högt värderad bostadsbebyggelse. Denna del av planen

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

tillstyrkes. Trafikbelastningen på Bryggvägen och Gröndalsvägen måste beaktas och hanteras. Essingeleden medför olägenheter som nedsmutsning, dålig luft och störande buller.

***Kerstin och Hans Rosendahl, Gröndalsvägen 171, 117 69 Stockholm*** anser att förslaget medför en extremt hård exploatering/tät bebyggelse (330 lägenheter) på liten yta. Förslaget innebär att c:a 35 större ekar, 9 knäckepilar (karaktärsväxt för Stockholms stränder) och andra gamla träd måste fällas. Är framför allt emot den onödiga och brutala exploateringen av naturskön, orörd mark och obebyggda stränder i stadens ägo, dvs. Ekensbergshöjden och naturstranden nedanför denna, väster om Bryggvägen. Kvarter D "Brygghuset" och kvarter C "Backhuset" inkräktar på ett oacceptabelt sätt på den vackra Ekensbergshöjden. Kvarter D raderar dessutom ut den uppskattade vyn från berget. Av hänsyn till de boende på Bryggvägen 7 samt på Klyvarvägen borde också kvarter A, "Entrékvarteret" utgå, vilket också skulle innebära att ett stort antal värdefulla ekar kunde sparas. Befintliga industri- och kontorsfastigheter (Aromatic och GE Capital AB) kan med fördel ersättas med bostadsbebyggelse, vilket kunde generera 150-200 lägenheter. Kvarter F "Sjöhusen" bör dras tillbaka mot söder och inlemmas med kvarter E "Sjökvarteret" istället för att som i nuvarande förslag byggas utanför strandlinjen. En bred strandremsa med trädplantering och strandpromenad mot norr skulle harmoniera med omgivningens naturstränder.

Den smala Bryggvägen kan ej svälja all genererad trafik, varken under byggtiden eller senare. Vägen kan inte breddas mycket, pga. månghundraårig ek mm. Nuvarande boende får en olidlig situation.

***Lars Isaksson, Fregattvägen 6, 117 68 Stockholm*** begär att förslaget avslås p g a att det inte är rimligt med så många hus på samma plats. Bryggvägen är alldeles för smal och där växer dessutom en gammal ek som gör vägen ändå smalare. Aromatic har för mycket trafik med tunga lastbilar till sin fabrik. Gamla lövträd måste avverkas vilket inte är bra för miljön. Dessutom är sundet mellan Gröndal och Essingen smalt och rätt stora båtar passerar.

Redan nu är oerhört svårt att finna parkering för bilen. Hur ska det bli med 330 ny lgh och förmodligen 330 nya bilar? Anser att strandskyddet ej bör upphävas. Finner det märkligt att en miljökonsekvensutredning inte gjorts.

***Brf Essinge strand , Essingeringen 22B, 112 64 Stockholm*** *(Bilägger kopia av Vägverkets skrift från 1996)* skriver att deras fastighet Sjöboden 7- Essingeringen 22 A+B byggdes 1996 och i samband därmed utlovades bullerskydd — vilket trots påpekande inte åtgärdats. Dessutom har Tvärbanan byggts senare vilket ytterligare försämrat boendemiljön ljudmässigt. Vägverket är vidtalat men inget sker. Föreningens önskan är, innan nya byggnadsprojekt påbörjas, att fullfölja det som tidigare utlovats. Beläggning av körbanorna med "tyst asfalt" skulle även gynna de nya projekten.

***Stockholms Naturskyddsförening för Söderorts Naturskyddsförening***
Det presenterade förslaget står inte i överensstämmelse med miljöbalkens bestämmelser om att företräde skall ges sådan användning av mark och vatten som medför en från allmän synpunkt god hushållning. Stadens natur- och parkstränder får inte bebyggas eller utsättas för annan påverkan än som redan har skett. Enligt Översiktsplan 99 för Stockholm har både naturstränder och parkstränder stor betydelse för Stockholms gröna karaktär, för friluftslivet och

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

den biologiska mångfalden. Stockholms skönhet skapas av de fria vatten-områdena i förening med all den grönska som finns insprängd i bebyggelsen. Stränderna fungerar också som biologiska filter genom att ta upp näringsämnen som annars skulle belasta sjöar och vattendrag.

Översiktsplan 99:s inriktning är att de kvarvarande naturstränderna ska bevaras. Ungefär hälften av stränderna är gröna och dessa miljöer har stort värde för stockholmarna och för växt- och djurlivet. Det påpekas också att stadens grönska ska ges en viktig roll för att vid stadens stränder jämna ut kraftigare vattenflöden. Det finns inga skäl för att upphäva strandskyddet inom området. Om staden begär att länsstyrelsen ska upphäva strandskyddet kommer föreningarna att motsätta sig detta.

Förutom den föreliggande planen pågår planarbeten beträffande, Blackeberg 1:3, Grimsta Sparrisbacken, Nybohovsbacken i anslutning till sjön Trekanten och Larsbodaprogrammet som inkräktar på Drevvikens stränder. Tillsammans med dessa medför planen en sådan betydande miljöpåverkan att enligt 5 kap. 18 § plan- och bygglagen en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken ska upprättas för omvandlingen av Stockholms strandmiljö i dess helhet och att denna sedan redovisas vid varje detaljplaneförslag som rör strandmiljön med tillägg av en sådan miljökonsekvens beskrivning som behövs för den enskilda detaljplanen. Att inte göra det skulle bara bädda för överklagande av samtliga detaljplaner även på juridiska grunder.

Den föreslagna exploateringen medför att 35 ekar fälls. 19 av dessa har en krondiameter på minst 12 meter. Resten har en krondiameter på ca 6-11 m. Längst strandkanten växer pilar och 9 pilar behöver tas ned. Stockholm är unikt i världen med sitt stora och värdefulla ekbestånd. Eklandskapet i Stockholm hör till Sveriges finaste och ekarna rymmer en lång rad sällsynta och hotade arter, framförallt insekter. Utifrån detta perspektiv så bör alla ekområden i staden skyddas.

Ekensbergshöjden är en storartad naturtillgång. Det är förkastligt att spränga in byggnadsytor i berget. Av dessa skäl sammantaget med vad som ovan anförts bör byggnadskvarter C utgå ut planen. Från Ekensbergshöjdens topp har man en magnifik utsikt över vattenytan nedanför och mot Stora Essingens strand. Denna utsikt kommer i det närmaste att utraderas genom uppförandet av kvarteret D, som av dessa och förut anförda skäl inte bör byggas.

Om den kommersiella bebyggelse som nu finns inom planområdet rivs och ersätts med bostadsbebyggelse – något som vi varmt tillstyrker – bör staden ta tillfället i akt att utvidga strandområdet. Ett brett strandparti framför bostadsbebyggelsen med träd och samlingsmöjligheter för de boende i de nya husen skulle göra dessa till en mycket bättre boendemiljö. Av dessa skäl bör inte heller kvarteret F byggas.

***Nina Hjerpe, Sturevägen 5, 177 56 Järfälla*** inkommer med skrivelse med 43 namnunderskrifter vari framförs att detta område är alldeles för vackert och oersättligt för att exploatera. Detta behövs för livsglädjen, trivseln och för syrets skull. Påverkar alla som promenerar och vistas däromkring. Även djuren påverkas.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

## 7. Remissinstanser

***Transportstyrelsen, sjöfartsavdelningen*** belyser vikten av att riskerna och konsekvenserna vid påsegling utreds i tillräcklig omfattning, vilket även konstateras i den riskanalys som är gjord för projektet. De största fartygen som passerar i farleden (allmän farled 911) upp till 124 meter långa och kan lasta mer än 9 000 ton. Krafterna vid en påsegling med fartyget av denna kaliber torde vara mycket stora. En analys avseende påseglingsrisken kan även innebära att djup-förhållandena vid det aktuella området undersöks mer ingående, t.ex. genom sjömätning. Vid byggnadsprojekt i nära anslutning till vattenområden som används som farleder för sjöfarten är det viktigt att vara medveten om fartygstrafikens påverkan ur miljösynpunkt. Detta kan t.ex. innebära att projektet redan i den inledande fasen planerar för buller, svallvågor etc. som orsakas av förbipasserande fartyg. Enligt TS/SF är det viktigt att sjöfartens villkor inte ändras i och med en byggnation. Styrelsen värnar framkomligheten på vattenvägarna och är i allmänhet restriktiv mot införande av fartbegränsningar m.m. mot bakgrund som svallskador på bryggor etc.

***Trafikverket*** yttrar sig som väghållare för E4/E20, Essingeleden, samt som sektorsansvarig myndighet för transportsystemet. Essingeleden är utpekad väg av riksintresse enligt 8§ 3 kap miljöbalken. Det är den mest trafikerade vägen i landet och är av mycket stor betydelse för såväl de regionala som de nationella transporterna. Det är den viktigaste nordsydliga förbindelsen över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholms län. Det är av största vikt att riksintressets funktion inte skadas. Anläggningar intill och under bron försvårar det drift- och underhållsarbete som måste göras på bron och dess pelare. Vid Gröndalsvägen, under Essingeleden, ges byggrätt för en ny parkeringsanläggning i två plan samt markparkering. I planen finns även ett tvåvåningsgarage under Tvärbanan i Kvarter B. Uppställning av fordon medför brandrisk och en eventuell brand under Essingeleden kan få allvarliga konsekvenser på leden. Omfattande reparationer på Essingeleden medför kraftigt försämrad framkomlighet på leden. En eventuell brand med stor rökutveckling kan även medföra stora risker för trafiken på leden. Trafikverket anser med hänsyn till ovanstående resonemang att ovan nämnda garage och markparkering skall strykas ur förslaget till detaljplan.

Under förutsättning att de i riskanalysen utpekade riskreducerande åtgärderna genomförs och att Länsstyrelsen kan acceptera de i planen angivna avstånden till Essingeleden har Trafikverket inget att erinra mot den bostadsbebyggelse som planen medger.

Planen medför en väsentlig ökning av trafiken på omkringliggande vägnät. En exploatering av denna omfattning bör kompletteras med en trafikanalys inför kommande planskede.

Trafikverket har tagit del av genomförd bullerutredning. Trafikverket anser att riktvärdena, som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53, ska följas vid planering av ny bebyggelse. Kommunen kan i vissa lägen och under vissa förutsättningar acceptera ett avstegsfall från gällande bullerriktlinjer. Kommunen har i så fall tagit ansvar för bullerstörningen. Därmed förutsätts att krav inte kommer att ställas på Trafikverket, att åtgärda bullersituationen efter planens genomförande. Bullersituationen på de föreslagna förskolornas gårdar måste studeras vidare före utställningsskedet, detta särskilt eftersom barn under stor del av dagen vistas utomhus. Detsamma gäller anlagda lekplatser.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Bullerutredningen föreslår att befintlig bullerskärm på Essingeleden förlängs 100- 150 meter norrut från Gröndalsavfarten för att klara bullerkraven. Trafikverket har ingen ekonomisk möjlighet att åtgärda buller när kommunen planerar ny bebyggelse intill vägen. De bulleråtgärder som erfordras måste således bekostas av annan än Trafikverket men utföras av Trafikverket. Ett avtal mellan kommunen och Trafikverket som reglerar kostnaderna för uppförande av bullerplank samt drift och underhåll av detsamma, ska upprättas innan detaljplanen antas.

Trafikverket önskar en redovisning av hur oskyddade trafikanter beaktas. Kommunen bör redovisa områdets gång- och cykelvägar och särskilt belysa barnens möjligheter att röra sig fritt på egen hand, d.v.s. utan att vara hänvisade till att bli skjutsade, och visa hur de kan nå bl.a. skola, service, kultur och fritidsaktiviteter samt hur barnen på områdets förskolor trafiksäkert kan ta sig från förskolan till iordninggjord större lekplats vid Ekensbergshöjden.

Med hänsyn till risk för skador på vägen eller dess trafikanter får sprängning normalt inte ske närmare motorväg än 50 meter. Essingeleden är en hårt belastad motorväg och inga avstängningar av trafiken med anledning av sprängningsarbeten kan accepteras. Tillstånd för sprängning krävs.

***Sjöfartsverk***et ser positivt på att hänsyn tagits till påseglingsrisken från större fartyg samt att ett påseglingsskydd avsett för framförallt skärgårdstrafiken skall anordnas. Sjöfartsverket emotser att i planeringsfasen få ta del av utformningen av påseglingsskyddet för att säkerställa att detta inte kommer att påverka sjötrafiken i den passerande farleden negativt. Viktigt är att bryggornas avstånd från land inte överstiger det i planen angivna då det annars finns risk att störa trafiken i passerande farled. Vid planering av bryggornas utformning skall hänsyn tas till svallpåverkan från fartyg i den passerande farleden. I övrigt ger Sjöfartverket synpunkter och information i sak.

***Storstockholms lokaltrafik***
Det planerade området har god tillgång på kollektivtrafik. Närmaste busshållplats finns på Gröndalsvägen med hållplats Bryggvägen som ligger ca 250 meter från planområdet. Hållplatsen trafikeras av linje 133 som går mellan Ekensberg och Liljeholmen. Den har en turtäthet på 8-10 minuterstrafik i rusningstrafik. Området har även acceptabelt gångavstånd till Tvärbanans hållplats i Gröndal. Det är ca 900 meter till hållplatsen och Tvärbanan trafikerar mellan Alvik och Sickla Udde via bland annat Liljeholmen. Tvärbanan har en turtäthet på 7,5 minuterstrafik i rusningstrafik.
Gång- och cykelvägar till SL-trafiken ska utformas säkra, trygga, gena attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. Utformningen ska utgå från ett barnperspektiv.

Exploateringen kommer att medföra ökad biltrafik. Framkomligheten för kollektivtrafiken i Gröndal är i dagsläget tidvis begränsad. Tvärbanan planerar att utöka trafiken på sikt. Önskar en trafikanalys som omfattar trafiksituationen inom planområdet och dess närområde och en konsekvensbeskrivning med förslag till lösningar i planhandlingarna. Trafikförutsättningarna måste utredas och lösas innan ytterligare exploatering genomförs i Gröndal.

Tvärbanan som går på en bro ovanför planområdet alstrar en del buller och vibrationer kan förekomma. SL önskar en vibrationsutredning. Ett tillägg i planen bör göras med: "vibrationer från Tvärbanan får inte överskrida 0,3

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

mm/s". Vid den förskola som planeras ska åtgärder vidtas så att ny-etableringsriktvärdena avseende ekvivalentnivåer innehålls på hela skolgården/lekplatsen.

De nya bostäderna, tvåvåningsgaraget samt parkeringsanläggningen vid Gröndalsvägen får inte omöjliggör tillträde till Tvärbanans spårområde och bro. SL måste få säkerställt att drift och underhåll av Tvärbanans bro och spårområde kan utföras. Redovisade gränser i området mellan spårområdet, parkeringsområdet och bostadsområdet på plankartan är svårtolkade och måste tydliggöras.

Avtal måste tecknas mellan Stockholms stad och SL respektive exploatören gällande förutsättningar för genomförande, ansvar för bullerdämpande åtgärder, förutsättningar för framtida drift och underhåll m.m. innan planen förs fram för antagande.

***Stockholms Hamn AB*** har ingen erinran. Betydelsefullt att påkörningsskydd tagits i beaktande. Byggnaderna bör utformas med hänsyn till störningar från fartygstrafiken.

***Miljö- och hälsoskyddsnämnden (mhn) genom delegation till miljöförvaltningen*** föreslår att förhållandet mellan områdets höga naturvärden och exploateringens omfattning, utformning m m beskrivs tydligare i ett fortsatt planarbete. Mhn är positiv till att återanvända redan exploaterad mark och kan även acceptera att natur- och parkmark används, men detta förutsätter att de naturvärden som finns inventeras, redovisas och beaktas vid inplacering av ny bebyggelse. Önskar redovisning av hur nedtagning av ett 30-tal ekar och lika många tallar att påverkas befintligt habitatnätverk för eklevande arter. Träd med en diameter över 1 meter eller är äldre än 140 år bör redovisas och markeras i detaljplanen och trädvårdsplaner upprättas, vilket innebär att planförslaget behöver kompletteras vad gäller underlag för bedömning.

MHN anser det positivt att befintlig tilläggsplats för persontrafikfärja blir kvar i planen. Planförslagets parkeringsanläggning under Essingeleden är ett bra exempel på dubbelutnyttjande av mark. Huvuddelen av parkeringen för den nya bostadsbebyggelsen bör förläggas där med undantag för parkering för rörelsehindrade. Önskar redovisning av transporter och parkering med cykel.

Detaljplanens vattenområde med bryggsystem bör omfatta möjligheter att där kunna tömma latriner och annat avfall från båtar.Vatten- och avloppssystem kommer att finnas framdraget för bostadsbebyggelsen. Möjligheten till att inrätta en båtbottentvätt bör prövas.

Planförslagets bullerutredning är grundligt utförd. Föreslagen vägledning och föreslagna skyddsåtgärder studeras vidare i fortsatt planarbete. Rekommenderar förlängningen av bullerskärmen på Essingeleden för att erhålla en viss marginal för att klara bullerkraven. Förskolans lokalisering till entrékvarteret är tveksam. Den bristande luft- och bullermiljön i närheten av Essingeleden och barns högre känslighet för miljöpåverkan gör att en alternativ placering inom området bör prövas.

***Hägersten-Liljeholmens stadsdelsnämnd*** godkänner och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen. *(reservation (s)(v)(mp).*

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Stadsdelsförvaltningen har inget att invända mot den föreslagna detaljplanen utan ser positivt på att området utvecklas med bostäder och nya miljöer för lek och rekreation. Om möjligheten till en parkeringsanläggning under Essingeleden utnyttjas så kan också området under bron förbättras, vilket idag upplevs som skräpigt och otryggt. Utformning av lekområden, parken, förskolelokaler samt angöring till förskolorna sker i samråd med förvaltningen. Lekplatsen väster om området ska göras så tillgänglig som det är möjligt utifrån läget i naturmark. När det gäller tillgängligheten på strandpromenadens sträckning över berget mot Ekensberg är det viktigt att alla möjligeter att få den tillgänglig ses över.

***Storstockholms brandförsvar*** förutsätter att räddningstjänsten tillgänglighet till idag befintliga fastigheter i området under byggtid beaktas. Med beaktande av ovanstående tillstyrker brandförsvaret rubricerade förslag till detaljplan.

***Trafikkontoret***
Det är av stor vikt att det framtida kvalitetsprogrammet utformas i nära samarbete med trafikkontoret. Kontoret anser att ett parkeringstal på 1,0 bilplatser/lägenhet ska gälla. Det är inte redovisat i planbeskrivningen hur besöksparkering anordnas.

*Tillgänglighet*
Bra att angöringsavståndet understiger 10 meter till flertalet av entréerna. Ytan framför entréerna bör vara plan. Även lägenheter med direkt ingång från gatan bör få plant insteg. Viktigt med direkt förbindelse från garage till lägenhet och att avståndet är gent och så plant som möjligt. Text om tillgänglighet i detaljplanen är föredömlig när det gäller angöring och sophantering.

I övrigt lämnas synpunkter i sak vad gäller krav på tillgänglighet, lekplatsens utformning, val av material till torgytan samt val av grusyta i parken. Skriver vidare att bryggsystemet som knyter samman Årstaskogen med Skärholmen är en lovvärd ambition. Önskar åtminstone 2 stegfria förbindelser från vändplanen till bryggorna.

Promenaderna utmed Stockholms stränder utgör en av stadens stora kvaliteter. En strandpromenad bör inrymmas mellan husen och den naturliga strandlinjen. Det är av stor betydelse att bevara och skydda områden med stora ekar.

Exploateringsavtalet bör reglera vem som ansvarar för skötsel av bryggor, båtplatser samt ramper och trappor som ligger inom kvartersmark. I planbeskrivningen framgår att planeringsförutsättningarna är de samma som för innerstaden vad gäller trafik, miljö och bebyggelsetäthet. Generellt gällande drift och i synnerhet snöröjning gäller dock inte samma förutsättningar då det i dagsläget inte finns någon dispens att köra bort snön i ytterstaden. Med den utgångspunkten kan det bli aktuellt att reglera parkering vintertid till en sida av Bryggvägen.

***Trafikkontoret avfall***
Trafikkontoret förordar att maskinella system används för avfallshantering så långt det är möjligt. Tung trafik för borttransport av avfalls- och återvinnings fraktioner ska undvikas på bostadsområdets kvartersgator. System för insamling av grovavfall och förpackningar måste också beaktas. Alla avfallsfraktioner ska vara åtkomliga trafik- och arbetsmiljösäkert. En studie av möjliga system för avfallshantering för området måste göras i tidigt skede.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

***Stockholm Vatten***
För kv B, E och F kan det bli aktuellt att skapa en gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp. Vattenanslutning kan se till befintlig ledning i Bryggvägen. Kv A, B, och C kan anslutas till befintlig kombinerad spillvattenledning i Bryggvägen. Kv D, E, F kan anslutas till den planerade spillvattenledning som på grund av exploateringen av kv D, kommer att läggas i u-område i kvartersgatan utmed kv D. För kv A, C, och E är det viktigt att planera markhöjder och grönytor så att dagvatten i första hand kan omhändertas inom fastigheten. I andra hand sker fördröjning av dagvatten innan avledning till befintlig kombinerad avloppsledning i Bryggvägen. För kv B, D och F ska direktavledning mot recipient tillstånd erhållas av miljöförvaltningen.

Planerad brygga längs vattnet måste konstrueras så att en befintlig sjöförlagd huvudvattenledning är åtkomlig från fast mark med maskinell utrustning. Vid en ev färjetrafik måste ledningen skyddas mot ökade yttre krafter. I samband med exploatering av kv C måste en kompressorstation flyttas. Stationen kan under en kort tid stängas för att flytta den invändiga utrustningen till ny station väster om kv D. Stockholm Vatten måste ha tillgång till den driftsatta stationen under hela projektet. Detta innebär att kv C inte kan uppföras före den nya stationen, samt vägen fram till stationen, är tagen i drift. Med anledning av långa ledningsdragningar kan det bli aktuellt med särtaxa för fastigheterna utöver anslutningsavgiften.

***Stockholms stadsmuseum*** avstyrker detaljplaneförslaget i sin helhet då den nya bebyggelsen riskerar att förvanska platsens natur- och kulturvärden. Bebyggelsen inverkar på den karakteristiska kuperade terrängen med berg i dagen och stora ekar. Fällning av ekar och pilar innebär ingrepp i naturmiljön. Den naturliga strandlinjen med pilar utgör en viktig front mot vattnet och är typisk för stadsdelen, liksom övriga strandnära stadsdelar längs Mälaren. Stadens vattenrum och front mot vattnet är en viktig del av stadsbilden som bör värnas och bebyggelse nära vattnet bör undvikas. Den höga exploateringen av området är olämplig med hänvisning till att den helt förändrar karaktären och topografin i ett av Mälarens strandområden. En rivning av Örnsbergs Kanotsällskaps klubbhus inom fastigheten Paddeln 1 innebär en förvanskning av kulturhistoriska värden och strider mot PBL 3:12. Stadsmuseet anser att området är möjligt att bebygga i mindre omfattning är föreliggande förslag och med bebyggelse anpassad till platsens förutsättningar.

***Rådet till skydd för Stockholms skönhet*** konstaterar att bebyggelseförslaget vid en första anblick ser möjligt ut men att man vid besök på platsen inser att området är litet och trångt och dessutom starkt bullerstört av trafiken på Essingeleden.

Rådet är starkt kritiskt till att upphäva strandskyddet då det finns en stadsbyggnadstradition där stränderna avsiktligt har hållits fria från bebyggelse. Planförslaget innebär en ren privatisering av stranden. Förbipasserande på en konstlad brygga rör sig i en zon som i stor utsträckning tillhör de boende, inte allmänheten.

Nya och fungerande verksamhetsbyggnader inom området bör tas till vara. Husen hade tillfört området kvaliteter om de inlemmats i det nya husbeståndet. Rådet beklagar även rivningen av kanotklubben och då egentligen inte själva byggnaden, utan det faktum att verksamheten, som är en viktig resurs, knappast kommer att kunna leva vidare om de ska inhysas i ett större bostadshus. Det

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

vore önskvärt att kanotklubbens lokalfråga löses på ett långsiktigt sätt, helst med egna lokaler.

Rådet önskar en högre arkitektonisk ambitionsnivå i detta väl synliga läget vid Mälaren. Man bör förhålla sig till det öppna och sjönära läget på annat sätt än genom stora, glasade ytor. Stor vikt måste läggas på utförande och material-val. Trots starka erinringar mot delar av planförslaget ställer sig inte rådet negativt till en förtätning inom området. Planförslaget bör bearbetas med utgångspunkt från platsen och topografin och rådet ser gärna lite mer "luft" i bebyggelsestrukturen. Husen i delområde B ligger för nära Essingeleden. Buller är starkt stressframkallande och någon med socialmedicinsk kompetens borde yttra sig över förslagets lämplighet. Rådet avstyrker helt förslaget så som det presenteras i delområde C då man måste spränga bort stora bergsformationer. Byggnaden bör brytas upp i flera hus och på så sätt minska påverkan på naturmarken. D-huset blir mycket dominerande skulle helst utgå — alternativt bearbetas byggnaden och hushöjden sänks. Delområde E är som kvarter möjligt att tillstyrka med en bättre arkitektonisk gestaltningen. I delområde F står husen precis på strandlinjen och byggnaderna bör utgå då en upphävning av strandskyddet innebär i praktiken innebär en privatiserat strandparti.

***Handikapprådet*** ser helst att sophanteringen i fastigheterna löses genom sopinkast i varje trapphus via sopsug. I andra hand bör både hus hushållssopor och grovsopor kunna lämnas i utrymmen som nås via tillgängliga inomhus-förbindelser. Avståndet från entrén till utrymme för sopor bör ej överstiga 10 m. Terrasser ska vara tillgängliga. Utrymningssäkerheten i garage måste beaktas antingen med sprinklers eller brandsäker sluss med hiss. I kv E bör besöksparkering ordnas inom 10 m. Lekplatser ska fungera för funktions-hindrade. Elnätstation måste ligga fristående från byggnad på ett avstånd så magnetfältet endast uppgår till max 0,2 mikrotessla vid bostäder. Bryggor ska utformas så att de underlättar för rullstolsburna att angöra dessa. Rådet anser slutligen att 10 % av platserna i parkeringsanläggningen vid Gröndalsvägen bör vara handikapplatser.

***Idrottsförvaltningen*** har inget att invända mot föreslagen bostadsbyggnation. Önskar att den planerade offentliga platsen med bland annat bryggor, båtplatser och allmänna vistelseytor detaljbeskrivs. Det är av stor vikt att iordningställande av båtplatser sker. Idrottsförvaltningen föreslår att det anläggs allmänna båtplatser i området runt Bryggvägen i stadsdelen Gröndal och att det administreras av idrottsförvaltningen.

***Exploateringskontoret*** ser positivt på planförslaget men anser att utsikten från Ekensbergshöjden bör utredas vidare.

***Fortum Värme*** har inget att erinra mot förslaget.

***Fortum Distribution AB***
Föreslagen ersättningsplats vid Gröndalsavfarten är OK. E-tomten i planens NV del mellan husfasad och park uppfyller utrymmesmässigt inte (minst 8 meter mellan elnätstation och utrymmen där människor stadigvarande vistas) stadens magnetfältspolicy om 0.2 laT vid nybyggnation och måste utökas mot park.

Planförslaget kompletteras enligt bifogad karta med u-områden för distributionsledningar för områdets elförsörjning. Beakta befintlig sjökabel över

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143

Essingen vid uppförande av brygga så att kabeln inte skadas eller att dess åtkomst försvåras vid eventuellt kabelfel. I övrigt ingen erinran.

***Stokab*** har för avsikt att ansluta samtliga fastigheter i området med kanalisation för fiber. Kontakta inför ledningssamordning.

***Skanova*** önskar så lång möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. Om ledningar ska flyttas betalar den part som initierar flytten.

Godkänt dokument - Malin Olsson. Stadsbyggnadskontoret Stockholm. 2011-01-27. Dnr 2008-06143