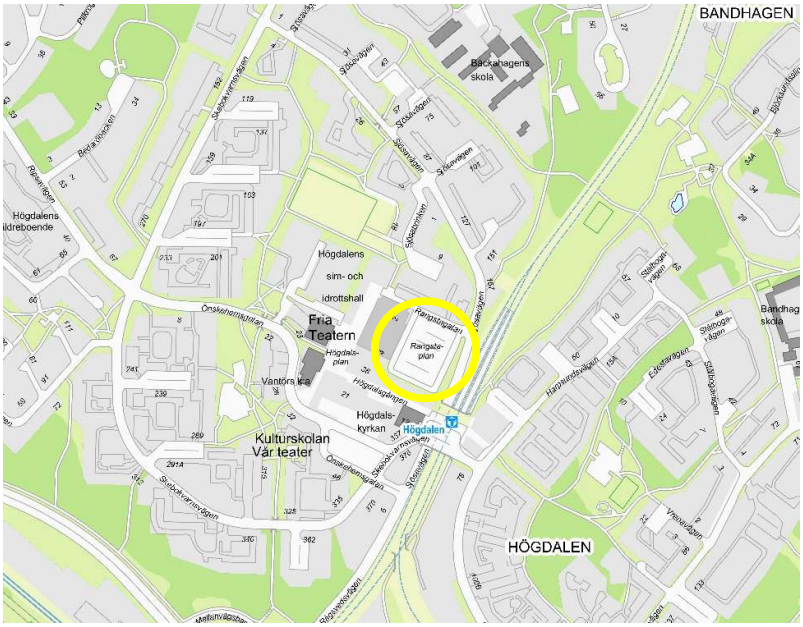
Stadsbyggnadskontoret
Planavdelningen
Maria Borup
Tfn 08-508 27 353

Granskningsutlåtande
Detaljplan för del av Örby 4:1 i stadsdelen Högdalen, Dp 2013-13851



Stadsbyggnadskontoret

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

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Innehåll

Inledning 3
Förslagets syfte och huvuddrag 3
Sammanfattning av granskningen 3

Föreslagna förändringar 4

Sammanfattade synpunkter 6
Allmänt om planförslaget 6
Arkitektur och gestaltning 8
Kulturmiljö 9
Park, natur och vatten 11
Trafik 12
Teknisk försörjning 20
Hälsa och säkerhet 24
Miljö- och klimataspekter 27
Social hållbarhet 28
Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter 30
Övriga frågor 31

Remissinstanser utan synpunkter 34

Ej tillgodosedda synpunkter 34

Sammanvägt ställningstagande 35

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Inledning

Förslagets syfte och huvuddrag

Planens huvudsakliga syfte är att utveckla och stärka Högdalens centrum genom att i enlighet med översiktsplanen komplettera området med cirka 360 bostäder, lokaler för centrumändamål samt ett nytt grönt och vistelsevänligt torg. Det gröna torget bidrar till biologisk mångfald och värmereducerande skugga vilket främjar gångtrafik och vistelse samt hanterar framtida klimatförändringar. Utvecklingen sker genom att omvandla markparkeringen vid Rangstaplan.

Planen ska stärka tunnelbanestadens grundtanke med en högre skala och koncentration nära centrum och tunnelbana. Bottenvåningarna som vetter mot Rangstaplan ska vara förhöjda, innehålla lokaler för centrumändamål samt i hög grad vara uppglasade i syfte att skapa förutsättningar för stadsliv och ett utvidgat centrum.

Sammanfattning av granskningen

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick mellan den 24 mars och den 4 maj 2020. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, i Högdalens Bibliotek och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Bandhagen/Årsta/Högdalen tisdag den 24 mars 2020. Med anledning av då rådande omständigheter, Covid-19, beslutade stadsbyggnadskontoret att inte hålla publika möten under samrådsperioden. Istället gjordes ett utskick till sakägare och boende som ansågs beröras av planförslaget med information om samrådet och projekthemsidan.

Hur granskningen bedrivits

Granskning för aktuell detaljplan pågick mellan den 6 november och den 3 december 2024. Information om granskningen skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Granskningsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, i Högdalens Bibliotek och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om granskning publicerades i DN och SvD den 6 november 2024 och i

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

lokaltidningen Mitt i Bandhagen/Årsta/Högdalen den 9 november 2024.

Huvudsakliga synpunkter

Under granskningsperioden inkom totalt 64 yttranden till stadsbyggnadskontoret. Dessa yttranden berörde framförallt parkering, kulturmiljö och stadsbild, olägenheter för privatpersoner, konsekvenser för centrumverksamheter, trafik och dagvatten.

Länsstyrelsen hade inga synpunkter på förslaget utifrån ingripandegrunderna, men hade medskick avseende verksamhetsbuller. Länsstyrelsen delade stadsbyggnadskontorets bedömning om att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken och anslutande bestämmelser.

Från andra remissinstanser inkom synpunkter om kulturmiljö och stadsbild, trafik och parkering, transformatorstation, avfallshantering samt bestämmelse om stomljud. Från de privatpersoner som yttrade sig under granskningsperioden inkom synpunkter om parkering, kulturmiljö och stadsbild, utveckling av centrum, olägenheter för grannar samt trängsel i kollektivtrafiken.

Sammanvägt ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan stadsbild/kulturmiljövärden och utveckling av Högdalens centrum tillsammans med behovet av bostäder kunnat identifieras. Intressekonflikter har även identifierats mellan förslaget att omvandla Rangstaplan till ett torg och möjligheten att ha kvar centrumnära markparkeringar på stora delar av Rangstaplan.

I en avvägning mellan olika intressen är behovet av bostäder och en utveckling av Högdalen centrum, som en av södra Stockholms centrala tyngdpunkter, högt prioriterat. Kontoret anser att en omvandling av Rangstaplan, från markparkering till torgyta, skapar förutsättningar för en attraktiv utvidgning av Högdalen centrum. Det gröna torget bidrar till biologisk mångfald och värmereducerande skugga vilket främjar gångtrafik och vistelse samt hanterar framtida klimatförändringar. Kontoret konstaterar slutligen att tillskapandet av vistelsevänliga och gröna miljöer, med fokus på gång- och cykeltrafikanter, stämmer väl med de stadsbyggnadsmål som redovisas i översiktsplanen.

Föreslagna förändringar

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

- Garagets utbredning under torget minskar
- Användningen E1, transformatorstation under sockelbyggnad och punkthus, avgränsas
- Användningarna E2 och E3, transformatorstation under torg och under lamelhuset, utgår
- Användningen P3, entrébyggnad med hiss till garage på torget, utgår. Ny entré med hiss lokaliseras till bottenvåningen i centrummarkören
- Nya användningar P3 och B4 som reglerar utbredning av parkeringsgarage och bostadskomplement under torget
- Stomljud regleras enligt ny planbestämmelse
- Bestämmelse f4 kompletteras med att anläggning för lokal energiförsörjning möjliggörs på centrummarkörens tak
- Bestämmelse f12 som reglerar utformning av entrébyggnad till garage utgår
- Ny bestämmelse f12 som möjliggör anläggningar för lokal energiförsörjning på del av lamellehusets tak
- Bestämmelse f13 kompletteras med minsta fri höjd om 3,0 meter ovan allmän platsmark

Utöver ovanstående har kontoret förtydligat planhandlingarna i ett antal sakfrågor:

- Torgets disposition med avseende på angöringsplatser, RHP mm
- Sektioner på plankartan och planbeskrivningen justeras
- Information om parkeringstal och mobilitetspaket har reviderats med anledning av ny parkeringsnorm.
- Verksamhetsbuller
- Dagvatten

Dessa ändringar bedöms vara mindre revideringar av redaktionell karaktär varpå planförslaget därmed inte bedöms behöva granskas på nytt.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under granskningen ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4.

Allmänt om planförslaget

Ellevio avråder från placering av nätstation under torg och rekommenderar att användningsbestämmelserna E2 och E3 helt tas bort från både plankarta och planbeskrivning. Dessa bestämmelser riskerar att ge en felaktig och missvisande bild som inte reflekterar verkliga förhållanden.

Lantmäteriet anser att användning E1 om möjligt bör avgränsas, i och med att kvartersmark för allmänna ändamål, såsom E, medför expropriationsrätt mm.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Ellevios synpunkt och kommer inför antagande att endast gå vidare med E-område under sockelbyggnaden (E1). E-område under torg (E2) och under lamellhuset (E3) utgår. Även en snävare avgränsning inom E1-området studeras i enlighet med Lantmäteriets synpunkt.

Utveckling av Högdalens centrum

Skönhetsrådet anser att det kan vara välgörande att bebygga platsen och att en byggnation har förutsättningar att vitalisera Högdalens centrala delar. Rådet står fast vid sitt beslut från samrådsskedet och avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande form.

Trafikkontoret ser positivt på att exploatering möjliggörs i ett kollektivtrafiknära läge. Kontoret ser fram emot att nya publika platsbildningar tillskapas som kan bidra till ett mer levande centrumområde. Till detta bidrar också omdaningen av Sjösavägen med en ny gång- och cykelbana till att knyta ihop gång- och cykelstråken på Bandängen och Rågsvedsvägen.

Idrottsförvaltningen bedömer att planförslaget kan leda till negativ påverkan på flera viktiga funktioner och kvaliteter för sim- och idrottshallen.

Flera privatpersoner vill inte se att det byggs något alls platsen. Några personer kan tänka sig ny bebyggelse på platsen, men med lägre hus.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

En privatperson anser inte att det är hållbart med ytterligare förtätning i Högdalen.

Flera privatpersoner är positiva till planförslaget. Några anser att det är helt rätt plats att bygga på i och med närheten till kollektivtrafik och Högdalen centrum. Andra menar att den ökade befolkningen, tillsammans med de planerade lokalerna och den allmänt trevligare miljön kommer att bli ett lyft för Högdalen. *En person* menar att Högdalen behöver fler kunder till centrumbutikerna och hoppas att planförslaget medför att fler butiker kan öppna.

Flera privatpersoner menar att avvecklingen av centrumnära markparkeringar och skapandet av ett parkeringsgarage leder till begränsad allmän tillgång till området. Det riskerar att göra centrum mindre attraktivt för besökare och kan ha negativa konsekvenser för centrumverksamheter samt sim- och idrottshallen. *En person* menar att det inte finns underlag för fler restauranger idag, och utan parkeringsplatserna kommer antalet besökare minska ytterligare.

En privatperson vill se flera små lokaler i markplan som skulle kunna upplåtas gratis eller till ett billigt pris till några av de ideella krafter som finns i Bandhagen, exempelvis kulturhus, föreningslokaler och liknande.

En privatperson efterfrågar en offentlig yta, som ett café eller plats för kultur i höghusets översta del.

En privatperson undrar om det även planeras för att dimensionera samhällsservice utifrån befolkningsökningen i Högdalen.

En privatperson undrar hur närliggande fastigheter gynnas av det nya höghuset.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar Skönhetsrådets uppfattning om att det kan vara välgörande att bebygga platsen och att en byggnation har förutsättningar att vitalisera Högdalens centrala delar.

Stadsbyggnadskontoret delar inte idrottsförvaltningens uppfattning avseende planförslagets negativa påverkan på sim- och idrottshallen. Kontoret anser att sim- och idrottshallen är en mycket viktig funktion i centrum och anser att sim- och idrottshallen med planförslaget får en framträdande roll på det nya torget. I arbetet med systemhandlingen har angöringsmöjligheter för besökare samt verksamhetens behov av övrig logistik omhändertagits och säkerställts. Planhandlingarna kommer inför antagande att förtydligas med platser för bussangöring, uppställning för blåljusfordon och parkering för RHP.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att förtätning i nära anslutning till kollektivtrafik och service är ett bra exempel på

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

hållbar utveckling. Dessutom omvandlas en stor markparkering till ett vistelsevänligt torg med fokus på gång- och cykeltrafikanter vilket kontoret också menar är tecken på hållbar utveckling.

Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen om att en omvandling av centrumnära markparkeringar och skapandet av ett parkeringsgarage leder till begränsad allmän tillgång till området. Tvärtom anser kontoret att tillgången till området överlag ökar när en större del av befolkningen, de som inte kommer med bil, premieras. Kontoret anser även att en omvandling av markparkeringen till ett allmänt torg kommer att öka attraktiviteten för besökare. Kontoret delar inte flera privatpersoners oro att planförslaget kan ha negativa konsekvenser för centrumverksamheterna. Kontoret anser att ett större kundunderlag (nya bostäder) tillsammans med ett utvidgat centrum (nya butiker) och fler vistelsevänliga platser (torg) skapar goda förutsättningar för ett än mer levande centrum.

Att upplåta små lokaler i markplan gratis eller till ett billigt pris är inte något som regleras i planen. Kontoret bedömer att det är orimligt att upplåta nya butikslokaler gratis eftersom stora investeringskostnader behöver täckas och byggaktören behöver ha möjlighet att ta ut marknadsmässig hyra för lokaler.

I aktuellt område ser kontoret fördelar med att befolka och levandegöra gatuplanet och på så sätt ytterligare bidra med ökad trygghet och attraktivitet till Högdalen centrum och det nya torget.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att samhällsservicen i Högdalen är dimensionerad för att klara befolkningsökningen till följd av aktuell plan.

Stadsbyggnadskontoret kan inte värdera om närliggande fastigheter gynnas eller missgynnas av det nya höghuset. Däremot anser kontoret att Högdalen centrum, som helhet, kommer att gynnas av planförslaget.

Arkitektur och gestaltning

En privatperson anser att det redan har byggts så många höghus i Högdalen med tråkig utformning och vill se nytänkande, att det som byggs riktar ögonen till Högdalen av rätt anledning och inte för en skyskrapa mitt i centrum.

En privatperson anser att ett hållbart byggande måste ta hänsyn till att en byggnad ska vara estetiskt tilltalande per definition enligt Sveriges 16 miljömål.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget har stora förutsättningar att ”rikta ögonen” till Högdalen. Det gäller både det höga husets gestaltning och det nya torget som anläggs mitt i Högdalen centrum. Men även de bottenvåningar, med nya butiker och portiker, som kommer att rama in torget.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det i planarbetet har ägnats stor omsorg i volymhantering och gestaltning för att skapa en tilltalande miljö. De höga husens volym i sitt sammanhang, hur de upplevs på avstånd från olika vypunkter, såväl som byggnadernas bottenvåningar, det man upplever i ögonhöjd, har varit viktiga att studera och senare reglera för att säkerställa en variationsrik och estetisk tilltalande miljö.

Kulturmiljö

Stadsbild

Kulturförvaltningens anser att ny bebyggelse på aktuell plats kan vara möjlig, men att det nuvarande förslaget till detaljplan inte tar hänsyn till stadsbilden och platsens kulturvärden, enligt 2 kap. 6 § PBL. Specifikt rör detta även i granskningsskedet punkthusens höjder och volymer i relation till den befintliga bebyggelsen. Förslaget bör därför omarbetas avseende detta och ta utgångspunkt i Högdalens befintliga bebyggelsestruktur och stadsplanehistoriska idéer. Stadsmuseet menar att ett genomförande av planförslaget skulle innebära en påtaglig skalförskjutning utan hänsyn till grundtankarna om ABC-staden, som i Högdalen bland annat uttrycks i centrumets högre punkthus och lamellhus med omkringliggande lägre bebyggelse. Kulturförvaltningen anser, i likhet med i samrådet, att byggnader som konkurrerar med denna siluett saknar förankring på platsen, vilket i stor utsträckning skulle påverka platsens kulturhistoriska värden negativt.

Kulturförvaltningen noterar att en antikvarisk konsekvensanalys inte tagits fram inom planarbetet, trots att kulturförvaltningen i samrådet och i behovsbedömningen år 2013 framförde att ett sådan utredning behövs, bland annat med hänvisning till planförslagets påverkan på siluetten i landskapet.

Skönhetsrådet anser att de mycket höga punkthus som föreslås slår sönder den etablerade skalan. Rådet anser att de höga punkthusen ska utgå till förmån för ett större, men lägre kvarter som tar sin utgångspunkt i den omkringliggande fyravåningsskalan.

Många privatpersoner är kritiska till planförslaget och menar att den planerade bebyggelsen, särskilt 27-våningshuset, är för hög och inte passar in i Högdalens karaktäristiska stadsbild. Någon menar även att förslaget bryter balansen mellan höga och låga hus som

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

karaktäriserar området. En person menar att det inte finns något behov av ett nytt landmärke för Söderort. Två personer ställer sig frågande till varför staden vill bygga ett 27-våningshus, som inte passar in, då planhandlingarna nämner att ”det på senare år har tillkommit ett flertal punkthus i Högdalen med cirka 16 våningar som inte har inordnat sig i den ursprungliga strukturen eller skalan”.

En privatperson menar att Högdalen har en unik kulturhistorisk identitet som en del av Stockholms tunnelbanestad och att den nya byggnationen hotar att sudda ut denna identitet och förändra stadens siluett på ett irreversibelt sätt.

Två privatpersoner menar att Högdalen var tänkt/planerat för ljus och luft. Generösa ljusinsläpp och kontakt med himlen till följd av långa avstånd mellan höghusen. Detta kommer att gå förlorat med det nya förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget tar hänsyn till stadsbilden och platsens kulturvärden, enligt 2 kap. 6 § PBL. Kontoret menar att flera karaktärsdrag som kännetecknar Högdalens kulturvärden har respekterats och tillvaratagits i planförslaget, exempelvis kontrasten mellan höga och låga byggnader, de höga byggnadernas ljusa färgskala och luftigheten/rymden mellan de höga byggnaderna. Ett annat exempel är vidareutvecklingen av Högdalens torgstruktur. Stadsbyggnadskontoret delar kulturförvaltningens synpunkter att planförslaget innebär en påtaglig skalförskjutning i Högdalen och att stadsbilden kommer att påverkas. Men denna skalförskjutning har redan skett norr om centrum genom flera högre punkthus vilket medfört en förskjutning av centrumets tyngdpunkt mot norr. Kontoret anser att planförslaget bidrar till att förstärka tunnelbanestadens grundtankar samt att de nya byggnaderna bidrar till att skapa en mer sammanhållen bebyggelse och en tydligare tyngdpunkt av centrum kring Högdalsgången och tunnelbanan. Kontoret bedömer att planförslaget påverkar den kulturhistoriska miljön men att påverkan sammantaget bedöms motiverad.

Stadsbyggnadskontoret anser att det finns fördelar med ett kringbyggt kvarter som föreslås av bland andra Skönhetsrådet. Exempelvis att en större gemensam innergård kan åstadkommas, att påverkan på stadsbilden minskar och att konsekvenserna av skuggning av Bandängparken minskar. Däremot anser kontoret att större kringbyggt kvarter omöjliggör ett av planförslagets syfte och stora förtjänster – att tillskapa ett grönt och vistelsevänligt torg. Ett kringbyggt kvarter bedöms även förminska intrycket av den arkitektoniskt värdefulla sim- och idrottshallen samt påverka sim- och idrottshallens funktioner negativt då bostäder kommer betydligt närmare inpå. Kontoret menar också att ett större kringbyggt

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

stadskvarter i en 4-5 våningsskala bryter mot tunnelbanestadens principer och Högdalens bebyggelsekaraktär. Slutligen konstaterar kontoret att ett kringbyggt kvarter i 4-5 våningar resulterar i betydligt färre bostäder.

Exploateringskontoret har tagit fram en landskapsanalys över Högdalens centrala delar. I landskapsanalysen ingår även en stadsbildsanalys. Inom ramen för arbetet med landskapsanalysen fick konsulten (White) även i uppdrag att analysera och beskriva konsekvenserna av samrådsförslaget för Högdalens centrum. Landskapsanalysen färdigställdes efter det att samrådsförslaget var klart för samråd. Därutöver har en kulturmiljöutredning (Tyréns) tagits fram som stöd för planeringen av Rangstaplan och Önskehemsplan. Tillsammans har landskapsanalysen och kulturmiljöanalysen utgjort ett värdefullt kunskapsunderlag vid omarbetning av samrådsförslaget.

Park, natur och vatten

Park och grönområden

Stockholms naturskyddsförening upplyser om att det troligen krävs dispens för avverkning av alléer.

Tre privatpersoner konstaterar att höghusen skuggar Bandängsparken och att det minskar tillgången till naturligt ljus och försämrar miljön för både boende och besökare.

En privatperson menar att området saknar tillräckliga rekreationsytor för att möta behoven hos en växande befolkning och att de föreslagna gröna inslagen inte kompenserar för förlusten av nuvarande träd och grönområden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dispens för avverkning av trädalléer har beviljats av länsstyrelsen under förutsättning att avverkning inte sker förrän detaljplanen fått laga kraft samt att nya lövträd planteras i alléer i enligt med illustrationsplanen som finns i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att framförallt södra delen av Bandängsparken påverkas av skuggning. Planförslaget innebär inte att någon del av Bandängsparken hamnar i konstant skugga eftersom skuggan vandrar, från nordväst till nordost. Därmed bedöms konsekvenserna av skuggning som lindriga.

Stadsbyggnadskontoret anser, till skillnad mot privatpersonen, att planförslaget till viss del kompenserar för områdets avsaknad av rekreationsytor. Med planförslaget tillförs centrum ett nytt torg med ytor för såväl aktivitet som vila. Ambitionen är att torget ska

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

upplevas som ett grönt torg och planteras med flertalet träd. Större rekreationsytor finns i Bandängsparken inte långt från centrum.

Trafik

Motortrafik

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) strävar efter att i möjligaste mån undvika körning på torg. Därför rekommenderar Stockholm Vatten och Avfall att miljörummet med angöring på torget flyttas så att angöringen kan ske vid Rangstagatan istället. Nya tömningspunkter till fettavskiljarna bör också placeras där de kan tömmas utan att slambilen behöver köra på torget. Där det inte är möjligt att undvika körning på torg vill SVOA att det försäkras att utformningen av torget gör det möjligt för hämtfordon att köra framåt hela vägen utan att behöva backa. Dessutom ska körvägen ha god sikt, och avgränsning mellan gående och tung trafik ska upprättas i största möjliga mån.

SVOA vill att det till bygglovsskedet görs en körspårsanalys som visar hur hämtfordon ska köra för att hämta avfallet, med utpekade angöringsplatser där hämtfordon kan angöra utan att blockera övrig trafik. Den aktuella vändplatsen uppfyller inte SVOA:s krav på en vändradie om minst 9 meter. På en plats där många människor kommer att befinna sig är det av största vikt att vändplatsens radie åtgärdas inför bygglovsskedet.

SVOA anser att angöringsplatsen utmed Sjösavägen ska uppfylla måtten 15 x 3 meter, så att hämtfordon kan stå uppställda utan att påverka framkomligheten för andra trafikanter samt att tillfartsvägar för hämtfordon måste ha en bärighetsklass som är anpassad för tung trafik, minst bärighetsklass 2 (BKII).

Idrottförvaltningen och Fastighetskontoret noterar att den besöksstatistik för sim- och idrottshallen som användes i PM Trafikutredning, 750 besökande, är från 2011. Besöksantal från 2023 uppgår till 1100-1200 per dag för Högdalens sim- och idrottshall.

Idrottförvaltningen och Fastighetskontoret bedömer att en lösning med vändzon kommer att innebära trafikstockning och därmed en osäker trafiksituation utanför sim- och idrottshallens entré. Idrottsförvaltningen anser att all trafik bör kunna nyttja den enkelriktade gatan över torget. Sim- och idrottshallen besöks av en stor mängd barn och unga vilket ställer höga krav på en säker miljö utanför huvudentrén, detta inkluderar trafikmiljön eftersom barn nyttjar denna vid hämtning och lämning.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Idrottförvaltningen och Fastighetskontoret påpekar att flera träningar kan starta och sluta samtidigt vilket innebär tydliga toppar i fordonstrafik som behöver kunna angöra sim- och idrottshallen samtidigt. Denna aspekt belyses inte i PM Trafikutredning eller i PM mobilitet och parkering.

Idrottsförvaltningen anser att planhandlingar bör klargöra och säkerställa angöring för lagbussar och uppställning av blåljusfordon för sim- och idrottshallen. Idrottsförvaltningen förutsätter även att sim- och idrottshallens funktioner såsom lastning och lossning, avfallshantering och leverans av kemikalier inte påverkas samt att dessa funktioner säkerställs i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar SVOAs synpunkter men vidhåller att miljörum och fettavskiljare kan angöras från torget. Kontoret upplyser om att behörig fordonstrafik kommer att tillåtas via en enkelriktad köryta på torget vilket innebär att ingen backande rörelse behövs. Körytan på torget är 5,5 meter bred och utformas för att tydliggöra ytan där det förkommer fordonstrafik samt att uppmuntra till att bara behörig trafik körs på torget. Detta för att säkerställa trafiksäkerhet för fotgängare på torget. Kontoret bedömer därmed att angöring för avfallshantering via torget är en lämplig lösning. Vändplanen som SVOA syftar på är avsedd för biltrafik som inte har behörighet att köra över torget. De behöver vända och köra tillbaks längs sim- och idrottshallen.

Kontoret menar att angöring från Rangstagatan innebär sämre arbetsförhållanden då gatan är mer trafikerad än torget (personalen behöver korsa gatan). Dessutom kommer hämtfordonen likväl behöva använda torgets köryta för att komma ut på Sjösavägen igen utan backrörelser.

Körytan på torget har tillräckligt bredd för att bilar och mindre lastbilar kan passera ett stillastående hämtfordon. Större fordon såsom bussar blockeras däremot av stillastående hämtfordon och behöver vänta vid eventuell tömning. Kontoret bedömer att det inte är ett stort problem då busstrafik ofta förekommer på helger eller kvällar till skillnad från hämtfordon som oftast anländer på vardagar under normal arbetstid. För att minimera riskerna för köbildningar vid tömning av fettavskiljare, som kan ta upp till 20 minuter enligt SVOA, ska utformning av körytan/torg studeras så att även stora fordon kan komma förbi hämtnings- och tömningsfordonen.

SVOA:s efterfrågade körspårsanalyser har redan tagits fram inom ramen för systemhandlingen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Angöringsplatsen längs Sjösavgägen uppfyller krav enligt Stockholms handbok för gatuutformning Gata Stockholm och påverkar inte framkomlighet för övrig trafik. Bärighetsklass II planeras för alla gator med fordonstrafik, inklusive körytan på torget.

Stadsbyggnadskontoret noterar idrottsförvaltningens och fastighetsförvaltningens synpunkt om antalet besökare till sim- och idrottshallen. Trafikutredningen kan uppdateras med aktuella siffror men resultatet kommer inte påverkas mycket när det slås ut över årsdygnstrafikberäkning och i relation till mängden besökare och trafik som passerar Rangstaplan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte idrottsförvaltningen och fastighetskontorets synpunkter avseende trafikering på torgets enkelriktade köryta. Körytan på torget ska endast användas av behörig trafik, det vill säga större fordon som inte kan vända på vändplanen eller fordon som behöver angöra verksamheter utmed torget. Detta för att behålla låga trafiknivåer på en yta som ska prioriteras för fotgängare. Vändzonen anses vara ett säkert sätt för hämta/lämna-trafik att kunna vända. Kontoret menar vidare att ny utformning av Rangstaplan ger mer utrymme för gång- och vistelse samt minskar ytan för fordonstrafik och behov av backande rörelser utanför sim- och idrottshallen. Generösa och trafikseparerade gångstråk tillsammans med övergångstället över Rangstagatan ger barn ett tydligt och trafiksäkert sätt att ta sig till sim- och idrottshallens huvudentré.

Avseende idrottsförvaltningens oro för trafikkaos utanför sim- och idrottshallen menar stadsbyggnadskontoret att hämta/lämna trafik även fördelas ut på korttidsparkeringarna som finns längs Rangstagatan och i parkeringsgaraget under torget. För båda dessa alternativ nås sim- och idrottshallens huvudentré via trafikseparerade gångytor. Kontoret bedömer att tre alternativ, det vill säga angöringsfickor utmed sim- och idrottshallen, korttidsparkering på Rangstagatan och besöksparkering i parkeringsgaraget sprider ut hämta/lämna trafik vilket minskar risken att vändzonen blir överbelastad. Vidare bedömer kontoret att en omprioritering av Rangstaplan till en tryggare och mer gångvänlig plats kommer att uppmuntra fler välja bort bilen vid besök till sim- och idrottshallen.

Avseende idrottsförvaltningen och fastighetskontorets oro för trängsel vid vissa tider på dygnet uppmuntras idrottsförvaltningen och fastighetskontoret att införa mobilitetsåtgärder, exempelvis informationsspridning, kampanjer, skåp- och förvaringsmöjligheter, pumpstation för cykel och effektiv schemaläggning som underlättar för besökare att ta sig till sim- och idrottshallen till fots, cykel eller med kollektivtrafik.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Lagbussar får använda ytan närmast sim- och idrottshallen för angöring i samband med hämta/lämna. Blåljusfordon kan använda angöringsfickor utmed sim- och idrottshallen för uppställning. Övriga funktioner, som idrottsförvaltningen och fastighetskontoret nämner, säkerställs inom ramen för systemhandlingen.

Till antagandet tydliggörs planhandlingarna med en redovisning av angöringsplatser för avfallshantering, angöring för busstrafik, RHP mm.

Bilparkering

Trafikkontoret anser att behovet av allmän parkering, som inom projektet bedömts till 98 platser i garage, förefaller rimligt.

Trafikkontoret anser att det bör studeras närmare om det kan finnas möjlighet att tillskapa flera bilpoolsplatser för både de boendes- och allmänt behov. Trafikkontoret anser att två bilpoolsplatser är lågt sett till det stora antalet tillkommande bostäder. I jämförbara projekt i staden har behovet av bilpoolsbilar beräknats till en plats per 50 bostäder. Trafikkontoret anser att detta riktvärde bör följas även i Rangstaplan för att medelnivån ska anses uppfyllas.

Många privatpersoner är starkt kritiska till att antalet parkeringsplatser minskar, samtidigt som det tillförs cirka 360 bostäder, och oroas över parkeringskaos. *Flera privatpersoner* menar att det redan råder brist på parkeringsplatser och att det inte räcker med de föreslagna parkeringsplatserna. Flera vill se att de befintliga parkeringsplatserna ersätts fullt ut. *Andra privatpersoner* menar att särskilt barnfamiljer i närområdet drabbas eftersom de inte kan ha kvar sina bilar.

Flera privatpersoner ser positivt på att ersätta markparkeringen med bostäder och torgyta.

Två privatpersoner undrar hur staden har tänkt lösa parkeringssituationen för de boende som inte har tillgång till parkeringsplats inom bostadskvarteret.

En privatperson menar att parkeringsplatserna varit avsedda för de boende i området sedan 1953 och menar att parkeringen är villkor för att kunna bo i Högdalen.

En privatperson undrar om boende i Högdalen kommer att erbjudas plats i det nya parkeringsgaraget.

En privatperson undrar om det finns planer för bilpool som täcker hela området och om de i så fall styrs av privata aktörer.

Idrottsförvaltningen och Fastighetskontoret anser att planhandlingarna behöver klargöra att parkering för rörelsehindrade säkerställs för Högdalens sim- och idrottshall.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Idrottsförvaltningen och Fastighetskontoret anser att det vore fördelaktigt om garageuppgången placerades närmare sim- och idrottshallen eftersom det är en stark målpunkt i området.

Fastighetskontoret anser att det är viktigt att parkeringsgaraget dimensioneras för sim- och idrottshallens besökare och att parkering för allmänheten tillåts.

Trafikkontoret anser att det projektspecifika parkeringstalet med mobilitetsåtgärder på medelnivå som ger ett parkeringstal på 0,34 är rimligt. Vid beräkning av det projektspecifika parkeringstalet har dock ingen uppräkning med 10 % av parkeringstalet gjorts för att dimensionera för behovet av besöksparkering. En princip med samnyttjade parkeringsplatser eliminerar behovet av särskilda besöksparkeringsplatser för bostäderna (och uppräkning av parkeringstalet för dessa). Antalet parkeringsplatser för bostädernas behov kan dock inte räknas ned ytterligare till följd av de eventuella effektivitetsvinster som samnyttjandet kan innebära. Trafikkontoret anser vidare att sammanfattande information om parkeringstal och mobilitetspaket bör redovisas i planbeskrivningen.

Flera privatpersoner är starkt kritiska till parkeringsutredningen (oktober 2019) och menar att parkeringsbehovet är betydligt större än vad parkeringsutredningen visar. Därför bör det göras en ny utredning som belyser situationen idag och även tar med pågående planer i beräkningen. Att sim- och idrottshallen renoverades vid tiden för utförandet av parkeringsutredningen är en annan aspekt som lyfts. Det lyfts även att parkeringsutredningen varken tar hänsyn till parkeringsutbudet under vintertid eller kontrollerar situationen under kvällstid.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar trafikkontorets synpunkt angående antalet allmänna parkeringsplatser. Utöver parkeringsgaragets 98 allmänna parkeringsplatser så kommer totalt cirka 20 parkeringsplatser anläggas vid Rangstagatan och utmed sim- och idrottshallen. Sammantaget bedöms dessa platser tillgodose behovet av korttidsparkeringar för centrum inklusive sim- och idrottshallen.

Stadsbyggnadskontoret delar trafikkontorets uppfattning om att antalet bilpoolsplatser är lågt. Inför antagande av detaljplanen ses möjligheterna att tillföra fler bilpoolsplatser över. Planhandlingen uppdateras med en sammanfattande information om parkeringstal och mobilitetsåtgärder.

Stadsbyggnadskontoret noterar, precis som i samrådsskedet, den kritik och oro som många privatpersoner framfört gällande minskat antal parkeringsplatser på Rangstaplan. Kontoret noterar även att flera privatpersoner ser positivt på en omvandling av Rangstaplan

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

från markparkering till torg. Kontoret konstaterar att planförslaget överensstämmer med översiktsplanen, där markparkeringar nära centrum lyfts fram som områden där stora stadsutvecklingsmöjligheter finns. Kontoret vidhåller att planförslaget överensstämmer med stadens övergripande målsättning att prioritera framkomligheten för cyklister och gående samt kollektivtrafik. Detta innebär att komplettering av bostadsbebyggelse lämpligen hittar lägen i befintlig bebyggelsestruktur, med närhet till service, kollektivtrafik, gång och cykelstråk.

Stadsbyggnadskontoret upplyser om att staden inte är skyldig att ordna boendeparkering på allmän platsmark. Ansvaret att tillgodose behovet av parkering, enligt Plan- och bygglagen, ligger hos fastighetsägaren.

Parkeringsgaraget kommer erbjuda parkeringsplatser för korttidsparkering för besökare till centrumverksamheter, inklusive sim- och idrottshallen, samt boendeparkering för de nya bostäderna. Om det finns parkeringsplatser kvar för uthyrning efter inflyttning kan byggaktören välja att erbjuda parkering till övriga boende i området.

Byggaktören kommer erbjuda mobilitetsåtgärder för sina hyresgäster. Eventuellt kan vissa mobilitetstjänster, såsom bilpool och cykelpool öppnas för allmänheten. Detta är någonting staden rekommenderar, för bättre nyttande av mobilitetsåtgärder, men beslutas av byggaktören.

I planhandlingen tydliggörs plats för RHP i anslutning till sim- och idrottshallen. I parkeringsgaraget planeras flera RHP i anslutning till hiss och uppgång till torget.
Stadsbyggnadskontoret noterar idrottsförvaltningens och fastighetskontorets synpunkt angående garageuppgångens placering. En placering närmare simhallen, på södra sidan om torgets köryta, innebär mer omfattande underjordiskt arbete och stora kostnader. En placering på motsatt sida om torgets köryta får konsekvenser på torgets upplevelse, siktlinjer över torget samt trafiksäkerhet (man behöver korsa körytan för att nå sim- och idrottshallen).

Stadsbyggnadskontoret upplyser om att exploateringskontoret har accepterat en högre grad av samnyttjande utöver behovet av besöksparkering för bostäderna. Med hänsyn till det stora antalet parkeringsplatser, vilket bidrar till bättre samnyttjande mellan centrumsbesökare och boende, samt till bättre utformning för trafik som ska hämta och lämna på sim- och idrottshallen, krävs färre korttidsparkeringar. Detta i samband med att prioritering av gång och cykeltrafik på det nya torget bidrar till en minskad efterfrågan på bilparkering.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Stadsbyggnadskontoret delar inte flera privatpersoners negativa uppfattning om parkeringsutredningen. Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna om att sim- och idrottshallen renoverades under utredningen men bedömer att det inte påverkar parkeringsutredningens slutsats. Då utredningen syftade till att analysera behovet av allmänna parkeringsplatser för korttidsparkering så skedde endast inventeringen under centrumets normala öppettider. Slutsatsen i parkeringsutredningen är att det finns ett behov av 98 allmänna parkeringsplatser för korttidsparkering, inräknat en reserv om 10%. Utöver de 98 allmänna parkeringsplatserna som anordnas i parkeringsgaraget, anläggs cirka 20 parkeringsplatser för korttidsparkering kring torget. Vid dimensionering av parkering bör man utgå från den ”normala efterfrågan” och nödvändigtvis inte efterfrågan under maxtimmen. Detta då det kommer finnas ett överskott av platser alla andra tider än maxtimmen.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret menar att stråken och röreslemönstren för gående- och cyklister längs Sjösavägen närmast Rangstagatan påverkas i samband med att detaljplanen genomförs. För att säkerställa en stark gång- och cykelkoppling mellan parkstråket och centrum anser trafikkontoret att gångbanan längs den västra sidan av Sjösavägen bör breddas upp till en gång- och cykelbana inom ramen för planarbetet. Det nya föreslagna övergångsstället bör kompletteras med en cykelpassage och Sjösavägens gatuområde bör breddas in i nuvarande PARK som illustreras principiellt i bilden nedan.

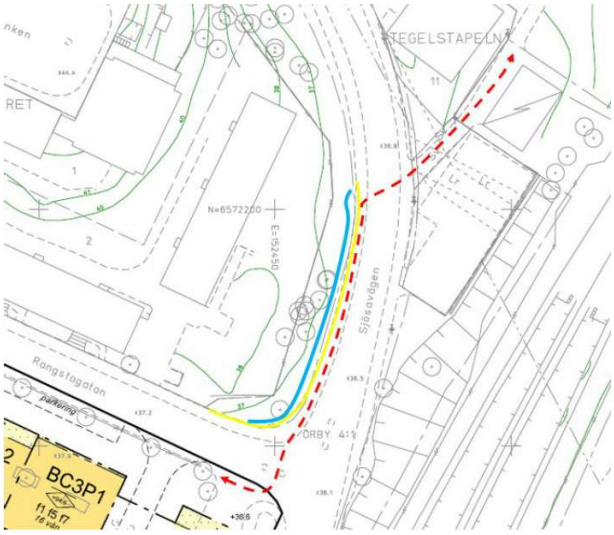


Bild: Det viktiga stråket mellan Rangstaplan och parkstråket som leder mot Bandängen (rött) bör stärkas genom att gångbanan på västra sidan om Sjösavägen lokalt breddas till gång- och cykelbana. Gul linje illustrerar nuvarande bakkant gångbana och gräns mellan PARK och GATA. Blå linje illustrerar principiellt läge för breddat stråk.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikkontorets förslag på gång- och cykelbana på västra sidan av Sjösavägen och cykelöverfart i anslutning till övergångstället anses vara en positiv förbättring för cyklister som ska till Högdalen. Förslaget ses över i detaljprojektering med hänsyn till exploateringskontorets projektekonomi, befintlig höjdsättning, dagvatten och ekologiska värden.

Cykelparkering

Trafikkontoret påpekar att cykelparkering i garage behöver placeras så att det är enkelt och framkomligt att hämta/lämna alla typer av cyklar som förekommer, särskilt med hänsyn till att projektet inriktas på att genomföra mobilitetsåtgärder på medelnivå. Dörrar som behöver öppnas för att nå cykelrummen behöver utrustas med automatisk dörröppning. Gällande cykeltvätt och reparationsutrymme för cyklar så saknas specifikation kring storlek och läge för dessa funktioner.

Trafikkontoret anser att cykelpoolens cyklar bör ha en hög andel av elassisterade cyklar för att underlätta deras användning.

Trafikkontoret anser att det med hänsyn till Högdalens viktiga funktion som kollektivtrafiknod bör utredas om det finns möjlighet att anordna ännu fler cykelparkeringsplatser på allmän platsmark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar trafikkontorets uppfattning avseende cykelparkering i garage. Byggaktören ser över läge och storlek för cykelparkering med tillhörande funktioner så att erforderliga ytor, enligt projektets ambitionsnivå för mobilitetsåtgärder, säkerställs inför antagandet. I bygglovsskedet detaljstuderas garage och källare där bland annat cykelparkering ska rymmas.

Stadsbyggnadskontoret och byggaktören noterar trafikkontorets önskemål om fler el-assisterande cyklar i cykelpoolen.

Stadsbyggnadskontoret noterar trafikkontorets önskemål om fler allmänna cykelparkeringsplatser. För närvarande bedömer kontoret att antalet allmänna cykelparkeringsplatser är tillräckligt. När torget har använts en tid kan parkeringssituationen, rörelsemönster och liknande utvärderas för att se om det finns behov av fler cykelparkeringsplatser samt var på torget dessa bör förläggas.

Kollektivtrafik

Flera privatpersoner oroas över ökad trängsel på bussar och tunnelbana när så många bostäder planeras och byggs i Högdalen. Redan idag upplever flera personer trängsel i kollektivtrafiken.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Några privatpersoner anser att ny och förbättrad infrastruktur är mycket väsentligt då det planeras för så många bostäder i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att flera privatpersoner oroas över ökad trängsel på bussar och tunnelbana. Trafikförvaltningen, som ansvarar för Stockholmsregionens kollektivtrafik, ser årligen över linjenät och turtäthet för bussar. Avseende turtäthet för tunnelbana så kommer den att öka när gröna linjen byter till blå linje och inte behöver passera "getingmidjan" Skanstullsbron. Kontoret föreslår att privatpersonerna vänder sig direkt till Trafikförvaltningen för synpunkter som berör kollektivtrafiken.

Tillgänglighet

En privatperson har inte hittat någon formulering i dokumentationen som anger att tillgänglighet är något som har beaktats i samband med planeringen av ombyggnationen av Rangstaplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vid projekteringen av allmänna platser, inom ramen för systemhandlingen, har riktlinjer avseende lutning och tillgänglighet beaktats. I planbeskrivningen finns en rubrik Tillgänglighet där det redovisas att samtliga torgytor och gator uppfyller tillgänglighetskraven om maximalt 5% lutning.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

SVOA upplyser om att intern tryckstegring kan behövas men bekostas ej av SVOA. Gällande brandvatten och sprinkler skall fastigheter försörja sina egna anläggningar med erforderligt vatten, exempelvis i en tank eller bassäng. SVOA kan inte garantera tillräckligt flöde eller tryck i vattenservisen. Våningar under marknivå kommer att behöva pumpa upp spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av SVOA. Det kombinerade ledningsnätet har kapacitetsbrist, men anslutning kan ske utan åtgärder. Separata ledningssystem för spill- och dagvatten ska byggas inom kvartersmark. Anslutningar till den planerade fastigheten kan beredas från befintliga ledningar i Rangstagatan och Sjösavägen.

SVOA upplyser om att underjordiska garage i första hand bör projekteras som avloppslöst om möjligt. Om garage ändå förses

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

med avloppsbrunnar så ställs det krav på bland annat slam- och oljeavskiljare, innan vattnet leds vidare till spillvattennätet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret och byggaktören noterar SVOAs upplysningar.

Dagvatten

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar att dagvattnet från vissa delar av kvartersmarken, som inte kan fördröjas på kvartersmark, föreslås ledas till planerade skelettjordar på allmän platsmark. Den sammanlagda erforderliga fördröjningsvolymen för de ytor som inte kan hanteras inom kvartersmark beräknas till cirka 1,59 m3. Förutsatt att skelettjordarna inom allmän platsmark är dimensionerande för att ta emot de volymer som inte kan hanteras inom kvartersmarken anser MHN att detta kan vara en acceptabel lösning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att en kombination av genomsläpplig beläggning på ytan för cykelparkeringen (kvarter A) med makadammagasin under bör kunna ge en rening motsvarande åtgärdsnivåns krav på mer långtgående rening än sedimentation. Om det inte är tekniskt möjligt att anlägga en kombination av genomsläpplig beläggning med makadammagasin under, eller leda dagvattnet genom någon annan dagvattenlösning, gör *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* bedömningen att åtgärdsnivåns krav på rening inte uppfylls.

SVOA upplyser om att dagvattenledningar skall projekteras enligt SVOA:s anvisningar och att anläggningar som driftas av SVOA skall vara åtkomliga. Bjälklagskonstruktionen under torgytan behöver utformas för att vara körbar för driftfordon. Dagvattenledningar från planområdets byggs och ansluts till servisavsättningar som utförs av SVOA. Dagvatten som avleds från kvartersmark via ledning får endast avledas via SVOA:s förbindelsepunkt till den allmänna VA-anläggningen. Avledning från kvartersmark via ledning till exempelvis skelettjord på allmän platsmark tillåts inte då skelettjordar inte är en del av den allmänna VA-anläggningen.

SVOA har synpunkter på dagvattenutredningarna för allmän platsmark och kvartersmark som bör åtgärdas.

Stockholms Naturskyddsförening anser att omhändertagandet av dagvattnet inte har säkerställts i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att den mängd dagvatten som föreslås avledas från kvartersmark till allmän platsmark (ca 1,59 m^3) ska

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

ses som ett avsteg från åtgärdsnivån och att kompenserande fördröjningsvolym anordnas på andra delar av kvartersmarken.

Stadsbyggnadskontoret noterar Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt angående hantering av dagvatten inom kvarter A. Inför antagandet studeras (i dagvattenutredningen) att erforderlig volym för rening av dagvatten kan säkerställas.

Stadsbyggnadskontoret noterar SVOAs upplysningar. Torgets körytor har dimensionerats för BKII, vilket innebär att driftfordon kan köra på torget. Avseende avledning av dagvatten från kvartersmark kommer planhandlingarna att tydliggöras enligt SVOAs synpunkter.

Dagvattenutredningarna uppdateras inför antagandet enligt synpunkter från SVOA och MHN.

Den nödvändiga fördröjningsvolymen kommer att tillskapas inom planområdet. Enligt dagvattenutredningen för allmän platsmark finns en överkapacitet avseende fördröjningsvolym. Att dagvattenhanteringen efterföljs på kvartersmark säkerställs genom avtal.

El/Tele

Ellevio förutsätter att transformatorstationens placering följer myndigheters riktlinjer avseende grundläggningsnivå, magnetfält, buller och skyfall. Vidare förutsätter Ellevio att den planerade lösningen för etablering och byte av transformatorer samt tillhörande utrymme utreds och stäms av med Ellevio. Därtill ska förutsättningar för personalsäkerhet, både vid utrymning samt vid angöring för drift och underhåll, godkännas av Ellevio.

Ellevio förutsätter att nya lokalnätsledningar ges utrymme på allmän platsmark inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret och byggaktören noterar Ellevios synpunkter. Löpande kontakt med Ellevio sker i syfte att säkerställa de krav som Ellevio ställer.

Utrymme för ledningar på allmän platsmark har säkerställts via LSO möten där Ellevio har varit representerade under ***arbetet med*** *systemhandlingen.*

Energiförsörjning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att en planbestämmelse som möjliggör installation av solenergi på taken bör övervägas.

Stockholm Exergi upplyser om att byggherren bör kontakta Stockholm Exergi i tidigt skede för att stämma av förutsättningarna.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

En privatperson anser att byggnaderna kan förses med solceller för att uppfylla krav i kommande EU-lagstiftning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt och kommer inför antagande undersöka möjliggörandet för installation av solenergi på ett eller flera tak inom planområdet.

Stadsbyggnadskontoret har upplyst byggaktören att Stockholm Exergis bör kontaktas.

Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) lämnar synpunkter på utformning och placering av föreslagna miljörum och förordar att vissa av miljörummen i 27-våningshuset slås samman samt att entréer närmare angöringsplatsen läggs till för att korta dragavståndet. Där antalet kärl är högt, förordar SVOA att alternativa insamlingssystem utreds. En fullständig avfallsutredning bör övervägas. Vidare hänvisas till SVOA:s riktlinjer för kärlhämtning.

SVOA önskar att det till bygglovsskedet redovisas hur den befintliga avfallshanteringen på Rangstaplan ska kunna säkerställas, med uppgifter om förändringarna rörande angöring, framkomlighet, trafiksäkerhet med mera. Utöver det ska placering av nya fettavskiljare och angöringsplats för tömning av dessa redovisas. Angöringsficka ska ha måtten 15 x 3 meter. Sträckan ska vara så kort som möjligt och bör inte överstiga 10 meter. SVOA vill även uppmärksamma om att riktlinjerna kring fettavskiljare som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering ska följas.

SVOA förordar att garageentrén på torget flyttas för att inte hindra tömning av befintliga fettavskiljare eller angöringen till de befintliga verksamheterna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar SVOAs synpunkt om placering och utformning av miljörummen utmed Sjösavägen. I bygglovsskedet kommer placering och utformning att detaljstuderas. De riktlinjer som SVOA hänvisar till kommer att beaktas.

I bygglovsskedet ska handlingarna (Systemhandling/ bygglovhandling) uppdateras med placering av nya fettavskiljare och läge för befintliga fettavskiljare samt angöringsplatser för tömning av dessa. I det arbetet undersöks även om det går att placera fettavskiljare längre bort från verksamheten för att åstadkomma kortare avstånd vid tömning. Staden följer dimensionering enligt Stockholms handbok för gatuutformning

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

(Gata Stockholm) och utifrån bedömning av platsens förutsättningar och behov av angöring för sophantering.

Stadsbyggnadskontoret noterar SVOAs önskemål om att flytta garageentrén för bättre åtkomst till befintliga fettavskiljare. En placering av garageentrén närmare simhallen, på samma sida om torgets köryta, innebär mer omfattande underjordiskt arbete och stora kostnader. En placering på motsatt sida om torgets köryta får konsekvenser på torgets upplevelse, siktlinjer över torget samt trafiksäkerhet (man behöver korsa körytan för att nå sim- och idrottshallen). I det fortsatta arbetet säkerställs att SVOAs riktlinjer för tömning av fettavskiljare uppfylls.

Skötsel, renhållning och underhåll

En privatperson undrar hur snöröjningen ska fungera på nya Rangstaplan och noterar att det inte redovisas i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret anser att trafikkontoret, som har stor erfarenhet av snöröjning i likande miljöer, besitter den kompetens som krävs. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att trafikkontoret, som granskat systemhandlingen och planhandlingarna, inte har några synpunkter gällande snöröjning.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen noterar att kommunen reglerar verksamhetsbuller i plankartan med en villkorsbestämmelse. Effekten av de åtgärder som föreslås i planhandlingarna framgår dock inte av handlingarna. Till nästa skede bör kommunen säkerställa att åtgärder på källan innebär den sänkning av bullernivåerna som krävs för att innehålla riktvärdet för zon A så att planens genomförbarhet inte äventyras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Trafikförvaltningen påpekar att planbestämmelsen om stomljud är förlegad och bör uppdateras enligt trafikförvaltningens nya riktvärde (32 dBA maximalljudnivå FAST).

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen ska kompletteras med en beskrivning av buller från spårunderhåll och närliggande tunnelbanestation.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att användningen av tekniska lösningar ska betraktas som ett avsteg från trafikbullerförordningen och delar därmed inte stadsbyggnadskontorets bedömning att samtliga lägenheter uppfyller kraven i trafikbullerförordningen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Med hänsyn till att tekniska lösningar endast föreslås för 3 av cirka 360 bostäder anser dock MHN att avsteget från trafikbullerförordningen bör kunna betraktas som godtagbart.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att lösningen att placera enkelsidiga smålägenheter i bullerutsatta lägen endast ska tillämpas i undantagsfall. Lösningen innebär inte att en god boendemiljö främjas. I den mån det är möjligt bör man hellre eftersträva lägenheter med tillgång till ljuddämpad sida.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens synpunkt och kommer inför antagandet tydliggöra att de åtgärder som föreslås säkerställer bullernivåer i enlighet med gällande riktvärden.

Planbestämmelsen om stomljud uppdateras enligt trafikförvaltningens nya riktvärde.

Planbeskrivningen kompletteras med texter om buller från spårunderhåll och tunnelbanestation i enlighet med Trafikförvaltningens förslag.

Stadsbyggnadskontoret noterar att Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt avseende avsteg från trafikbullerförordningen.

Stadsbyggnadskontoret noterar Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkt angående enkelsidiga lägenheter i bullerutsatta lägen. Byggaktören menar att lägenhetssammansättningen kan ändras beroende på efterfrågan. En lägenhetssammansättning med färre men större genomgående lägenheter har studerats för lamellhuset. Beslut om slutlig lägenhetssammansättning görs i samband med bygglovet.

Risk

Trafikförvaltningen anser att riskutredning behöver tas fram utifrån perspektivet ”hur ny bebyggelse påverkar tunnelbanan”. I en sådan riskutredning behöver byggskede och förvaltningsskede redovisas.

Trafikförvaltningen hänvisar till ett styrande dokument, SSÄ SÄB-0338, som anger att ett generellt skyddsavstånd för ny bebyggelse från närmaste spårmitt om 15 meter ska tillämpas.

Trafikförvaltningen anser att beräkningar utifrån rätt hastighet (70 km/h) behöver tas fram gällande sannolikhet för urspårning.

En privatperson är kritisk till utredningen ”PM översiktlig riskbedömning” och menar att det inte tas upp risker med fallande objekt, t ex istappar, från de höga husen. Personen anser att ett skyddat område på åtminstone ett par meter från husfasad till

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

omkringliggande trottoar borde vara ett standardiserat tillvägagångssätt vid nybyggnation både i staden och generellt.

En privatperson ifrågasätter lämpligheten i att bygga hus högre än 8 våningar då det är för högt för yttre brandbekämpning. Personen undrar även varför riskutredning för stommen, som ska göras senare, inte redan är gjord.

En privatperson saknar beskrivning av hur evakuering av personer med olika funktionsnedsättningar ska gå till vid eventuell brand. Personen menar att det i dokumentationen kring den planerade nybyggnationen på Rangstaplan inte finns någon plan för utrymning av personer med funktionsnedsättning. Personen menar vidare att det saknas skrivelser kring konsekvenser kring eventuella bränder i parkeringsgaraget med hänsyn till bland annat el-bilar. Personen nämner riktlinjer för laddning i parkeringsgarage och anser att brandskyddsbeskrivningen borde angivit att man beaktat dessa riktlinjer. Därutöver har personen synpunkter avseende utmaningar med räddningstjänstens kommunikationsutrustning i höga byggnader.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikförvaltningens synpunkt avseende ”hur ny bebyggelse påverkar tunnelbanan” omhändertas senare i bygglovsskedet.

Stadsbyggnadskontoret noterar trafikförvaltningens generella skyddsavstånd om 15 meter från ny bebyggelse till närmaste spårmitt. Garageinfarten ligger cirka 17 meter från spårmitt och bostadsbebyggelsens närmaste del ligger cirka 22 meter från spårmitt.

Riskutredningen uppdateras med rätt hastighet (70 km/h).

Avseende övriga synpunkter som inkommit från privatpersoner upplyser stadsbyggnadskontoret att de kommer att ses över i bygglovskedet. Synpunkten gällande istappar är även en fråga om fastighetsskötsel. Stadsbyggnadskontoret konstaterar slutligen att SSBF, remissinstans som ska granska riskfrågor, inte hade någon erinran under granskningen.

Förorenad mark

Miljöförvaltningen upplyser om att det som huvudregel krävs en anmälan till miljöförvaltningen enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd innan man vidtar en åtgärd för att avhjälpa en föroreningsskada. *Miljöförvaltningen* kommer, i egenskap av tillsynsmyndighet, hantera frågan om påträffade markföroreningar i ett separat tillsynsärende.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Stockholms naturskyddsförening ställer sig frågande till varför avhjälpandet av markföroreningar inte har ställts som villkor för lov.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Avseende Miljöförvaltningens upplysning kommer en anmälan att skickas in inför genomförandet på allmän platsmark.

Vid genomförandet kommer marken beredas för parkeringsgarage och källare vilket innebär att eventuella markföroreningar kommer att avlägsnas och hanteras. Då verksamhetsutövaren ansvarar för hantering av eventuella markföroreningar ställs inga villkor för lov.

Elektromagnetiska fält

Ellevio upplyser om att lokaliseringen av transformatorstationen ska ta hänsyn till myndigheters riktlinjer avseende magnetfält.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Om utrymmen finns i det absoluta närområdet (i storleksordningen några meter från transformatorerna) där människor vistas stadigvarande, kan det vara aktuellt att behöva skärma av denna för att reducera magnetfälten till lämplig riktvärdesnivå. Behovet av sådana åtgärder kan fastställas i kommande detaljprojektering av starkströmsanläggningen enligt gällande regelverk och bedöms inte nödvändiga eller lämpliga att reglera specifikt i detaljplanen.

Totalförsvar

En privatperson undrar om det planeras för skyddsrum i den nya bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det finns i nuläget inga planer på skyddsrum i den nya bebyggelsen.

Miljö- och klimataspekter

Hållbarhet och klimat

En privatperson menar att planen saknar tydliga förslag för energieffektiva byggnader, förnybar energi och andra hållbara lösningar. Detta är en missad chans att skapa en framtidssäkrad stadsdel.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I bygglovsskedet kommer hållbara lösningar att studeras mer i detalj i syfte att åstadkomma energieffektiva byggnader. Det ligger även i byggaktörens intresse att hålla ner energikostnaderna.

Ljusförhållanden och lokalklimat

Skönhetsrådet anser att de mycket höga punkthus som föreslås riskerar att skapa blåsiga och oattraktiva stadsrum.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar inte rådets uppfattning. Framtagna vind- och solstudier visar att stora delar av torget kommer ha goda solljusförhållanden vindskyddade partier. Tillsammans skapar det goda förutsättningar för vistelse.

Social hållbarhet

Barnrättsperspektivet

Stockholms naturskyddsförening menar att det saknas lekplatser i området och i planförslaget tillförs inte heller lekplatser.

En privatperson menar att höga byggnader, särskilt nära centrum, inte främjar en bra bostadsmiljö. Personen menar att det är allmänt känt att väldigt höga höghus, utan direkt tomt och vistelsemiljö för de boende, skapar stor distans till området omkring. Det minskar möjligheterna till uppsikt, barn har ingenstans att vara ute och leka på. Det blir mer anonymt, gör det svårt för grannar att mötas, särskilt om lämpliga gemensamhetsytor utomhus saknas. Detta är viktiga sociala förutsättningar för en bra boendegemenskap anser personen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar naturskyddsföreningens synpunkt om lekplatser. I den systemhandling som tagits fram har utrymme reserverats för lekpaviljonger i anslutning till den öppna gräsytan centralt på torget. Platsen kan ge utrymme för annan typ av utrustning över tid och vara föremål för förändring utifrån behov.

Stadsbyggnadskontoret delar inte privatpersonens uppfattning om att höga byggnader nära centrum inte främjar en bra bostadsmiljö. Gemensamma ytor skapas på de lägre byggnadernas tak. På dessa tak kan även lekplats för de yngsta barnen anordnas. Att det saknas gemensamma ytor på marken inom bostadskvarteren kompenseras av närheten till centrum och det nya torget. Tanken är att torget, som utformas som ett grönt, trafiksäkert och vistelsevänligt torg, ska användas av barn och vuxna i alla åldrar.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Jämställdhet och trygghet

En privatperson är för en utbyggnad men tror inte att Högdalen gynnas av ett stort parkeringsgarage ur ett säkerhets- och trygghetsperspektiv. Ett parkeringsgarage kommer att dra till sig mer av det i samhället som sker i det dunkla.

En privatperson anser att det är essentiellt, när det kommer till att skapa ett tryggt boende- och närområde, att husen bebos av olika typer av hushåll, att folk känner sig trygga och vill vistas i närområdet och att olika in/utgångar till centrum inte blockeras av liknande bebyggelse som nu föreslås. Personen menar att det finns risk att den här typen av bebyggelse nära centrum och tunnelbana banar väg för en växande otrygghet genom de ogästvänliga ytor som föreslås och som kan attrahera ljusskygg verksamhet och olika typer av kriminalitet.

En privatperson anser att flera höga hus gör området mörkt, fult och otryggt och tycker att det känns läskigt att behöva gå över det planerade torget då det omges av höga hus.

En privatperson menar att de planerade små lägenheterna riskerar att förvandla Högdalen till en plats där invånare inte stannar långsiktigt. Detta kan leda till en bristande social sammanhållning och ett fragmenterat bostadsområde.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret delar inte privatpersonens uppfattning om att ett större parkeringsgarage kommer att dra till sig ”ljusskygga verksamheter”. Moderna garage utformas för att upplevas trygga. Kontoret anser att förslaget kommer att öka tryggheten i området då fler personer bor i centrum. Det blir fler ”ögon” i området. Kontoret delar inte heller uppfattningen om att ny bebyggelse blockerar tillgången till centrum. Kontoret anser att några av förslagets stora förtjänster är den förbättrade miljön för gående samt att Rangstaplan förvandlas från upplevd ”baksida” till ”framsida”.

Stadsbyggnadskontoret delar till viss del synpunkten avseende riskerna med många små lägenheter. Samtidigt bidrar små lägenheter till en dynamisk och levande stadsdel där fler människor får möjlighet att bo och etablera sig. Små lägenheter erbjuder ett prisvärt och tillgängligt boendealternativ för unga vuxna, studenter och äldre som vill ”downsiza”. Det är också viktigt att tänka på att många som börjar sin bostadskarriär i en mindre lägenhet senare väljer att etablera sig långsiktigt i området när deras livssituation förändras. Genom att skapa en variation av boenden – inklusive små lägenheter – möjliggörs det för människor att växa inom stadsdelen och på sikt bidra till en hållbar och levande gemenskap. Sammantaget bedömer kontoret att förslaget bidrar till en positiv

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

utveckling av Högdalen centrum vilket minskar risken för ett fragmenterat bostadsområde med bristande social sammanhållning. Hur den slutliga lägenhetsfördelningen kommer att se ut är inte fastlagt ännu. Byggaktören eftersträvar att de bostäder som byggs ska möta den efterfrågan som finns. Inför bygglovskedet kommer byggaktören att se över lägenhetsfördelningen för att säkerställa just det. I detta skede, då det är osäkert hur långt det är kvar till byggstart, utgår byggaktören hellre från många små lägenheter då det ofta är mer utmanande att lösa alla funktioner och utrymmen (cykelrum, avfallshantering, förråd) till små lägenheter.

Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter

Insyn och ljusförhållanden

Idrottsförvaltningen och Fastighetskontoret ser stor risk för ovälkommen insyn från delar av den planerade bebyggelsen in till delar av anläggningens lokaler, bland annat gäller det för simhallen. Här vistas människor endast iklädda badkläder, ibland i oerhört känsliga positioner. Att insynsskydda fönster genom exempelvis frostning skulle innebära en försämring för sim- och idrottshallens kvaliteter och uttryck. Den bostadsbebyggelse som föreslås i detaljplaneförslaget bör ta stor hänsyn och anpassas för att undvika insyn i ovan nämnda lokaler.

Några privatpersoner oroas över skuggning från de höga husen.

En privatperson menar att torgets lokalklimat riskerar att bli ogästvänligt trots föreslagna gröna inslag.

Tre privatpersoner anser att föreslagen bebyggelse förstör utsikten för många boende i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om insyn. Sockelbyggnaden, som ligger närmast simhallens stora fönster är framför allt tänkt för verksamheter. I bygglovsskedet beaktas synpunkten om insyn då placering och utformning av fönster närmast sim- och idrottshallen detaljstuderas.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att delar av den befintliga bebyggelsen kommer att skuggas men att påverkan av skuggning begränsas till en viss tid, då skuggan rör sig med solen. Kontoret anser därmed att påverkan av skuggning inte är en betydande olägenhet.

Stadsbyggnadskontoret delar inte privatpersonens uppfattning om ogästvänligt torg. Framtagna vind- och solstudier visar att stora

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

delar av torget kommer ha goda solljusförhållanden vindskyddade partier. Tillsammans skapar det goda förutsättningar för vistelse.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att förslaget kommer att påverka utsikten för många boende. Däremot är det en subjektiv bedömning huruvida utsikten förstörs eller inte.

Ekonomiska aspekter

En privatperson efterfrågar bostäder till rimliga priser och menar att det bästa med Högdalen är att det är en plats med alla grupper av människor som har en begränsad ekonomi för boendet.

En privatperson menar att det saknas detaljerade analyser av hur den nya byggnationen kommer att påverka befintliga verksamheter. Minskad offentlig tillgång och ökad konkurrens om lokaler kan hota småföretagen i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten om bostäder till rimliga priser och konstaterar att det inte är en planfråga.

Stadsbyggnadskontoret upplyser om att det har tagits fram en handelsanalys (WSP) som underlag till planarbetet. Ett större kundunderlag bedöms gynna befintliga verksamheter. Handelsanalysen visar att den framtida marknadstillväxten möjliggör en utbyggnad av kommersiella ytor i Högdalen. Kontoret delar inte oron om konkurrens om lokaler utan ser istället möjligheter där nya verksamheterna kompletterar befintliga och därigenom stärker Högdalens attraktionskraft.

Övriga frågor

Avtalsfrågor

Trafikförvaltningen framhåller att en överenskommelse om ledningsflytt av högspänningskablar måste vara klar innan planen antas. Trafikförvaltningen upplyser även att samordning ska ske med trafikförvaltningens utsedda produktionssamordnare och att överenskommelser ska träffats gällande omhändertagande av risker och fastställande av kontroller mm innan detaljplanen antas.

Trafikkontoret anser att förslaget till mobilitetsåtgärder, enligt PM mobilitet och parkering, behöver knytas upp i avtal för att åtagandena ska vara uppföljningsbara.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar trafikförvaltningens synpunkter.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Förslag på mobilitetsåtgärder kommer att knytas upp i överenskommelse om exploatering och följs upp i bygglovsskedet.

Karttekniska frågor

Lantmäteriet upplyser om att användningsbeteckningarna (t ex E1 kursivt) i sektionerna för användning av mark inte överensstämmer med plankartan.

Trafikkontoret anser att planbestämmelse f13, utkragande skärmtak för sim- och idrottshallen, bör kompletteras med specifikation om att minsta fri höjd ovan allmän gångbana ej får understiga 3,0 meter i enlighet med stadens riktlinjer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret uppdaterar sektionerna enligt lantmäteriets synpunkt.

Stadsbyggnadskontoret kompletterar bestämmelsen f13 enligt trafikkontorets synpunkt.

Genomförande/byggtiden

Trafikförvaltningen upplyser om att byggherren snarast behöver inkomma med ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken”.

Flera privatpersoner undrar hur parkeringssituationen är tänkt att lösas under byggtiden. *Några privatpersoner* oroar sig för hur befintliga verksamheter och idrottshallen ska överleva under den långa byggtiden.

Några privatpersoner oroas över buller, vibrationer och damm under den långa byggtiden och att det försämrar livskvaliteten för nuvarande boende under flera år. En person konstaterar att det sedan 2011 varit konstant tung byggtrafik i området till följd av byggnation bakom simhallen och senare för renoveringen av själva simhallen och att det känns outhärdligt att drabbas av nya byggnationer i flera år. *En privatperson* undrar om det ska byggas på natten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har informerat byggaktören angående trafikförvaltningens blankett.

Ny byggnation av garage och bostadsbyggnader innebär generellt en påverkan på trafik, parkering och angöring i närheten av byggplatsen. Inför genomförandet kommer exploateringskontoret tillsammans med byggaktören studera etappindelning och bygglogistik så att påverkan i närområdet blir så liten som möjligt. Då befintlig parkering på torget kommer ersättas med ett underjordiskt garage kommer det innebära en begränsad

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

parkeringssituation under själva byggtiden. Inför byggstart kommer boende och verksamheter i centrum informeras om när och hur påverkan på angöring och parkering sker under byggtiden.

Stadsbyggnadskontoret noterar att det finns viss risk för störningar vid projektets genomförande. Detaljplanen och det regelverk den följer möjliggör inte reglering av dessa frågor. Efter att detaljplanen vunnit laga kraft tar andra processer (bygglov, tillståndsprocesser osv) vid för att klargöra bygg- och genomförandefrågor. Störningar under byggtiden regleras i annan lagstiftning och det är byggaktörens och stadens ansvar att se till att byggnadsarbeten utförs i enlighet med lagen. För att minimera störningarna krävs samordning av transporter och leveranser, både i tid och rum. För att inte riskera onödiga störningar måste en genomtänkt organisation upprättas där byggaktör, entreprenörer och stadens väghållare ingår. Tillfälliga lösningar ordnas under byggnationen i strävan att minimera de negativa effekterna.

Övrigt

Stockholms Naturskyddsförening hänvisar till ett tjänsteutlåtande till Exploateringsnämnden (2024-11-07) där det framgår att det finns cirka 100 000 bostäder i planering, varav cirka 28 000 i lagakraftvunna detaljplaner. Enligt tjänsteutlåtandet är det inte möjligt att bygga så många bostäder som finns i portföljen inom de tidplaner som aktuella beslut utgår från, då efterfrågan inte är tillräcklig. Enligt tjänsteutlåtandet finns en allt större risk för ökande förgäveskostnader när projekt behöver omarbetas eller inte kan genomföras, eller när detaljplaner blir inaktuella. Med anledning av ovan citerade tjänsteutlåtande till exploateringsnämnden ställer sig Stockholms Naturskyddsförening undrande till genomförbarheten och realismen i planförslaget.

En privatperson efterfrågar en plan för Högdalen och Bandhagens gemensamma utveckling.

En privatperson anser att det endast ska byggas bostadsrätter för att få en bättre balans i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är korrekt att det finns en omfattande bostadsportfölj i Stockholm, men den är bred och innehåller projekt i olika skeden och områden med skilda förutsättningar. Alla planerade bostäder blir inte automatiskt byggda samtidigt, och det är en naturlig del av stadsutvecklingen att projekt anpassas utifrån marknadsförutsättningar och lokal efterfrågan. Högdalen är en väletablerad stadsdel med god tillgång till kollektivtrafik och service, vilket gör att bostadsprojekt har goda förutsättningar att realiseras. Vidare är det viktigt att säkerställa en jämn

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

bostadsförsörjning över tid. Att inte fortsätta planera bostäder skulle riskera att skapa en framtida obalans. Kontoret anser att de planerade bostäderna i Högdalen är både genomförbara och relevanta. Genomförbarheten i projektet säkerställs genom att en överenskommelse om exploatering träffas mellan exploateringskontoret och byggaktören innan detaljplanen antas.

Stadsbyggnadskontoret har för närvarande inga planer på att ta fram en gemensam utvecklingsplan för Högdalen och Bandhagen. Kontoret hänvisar istället till översiktsplanen.

I Högdalen är ca 45 % av lägenheterna i flerbostadshus bostadsrätter enligt statistik från 2023. Det är således en ganska jämn fördelning. I flera av de pågående och planerade projekten är det dock övervägande hyresrätter, men det finns i nuläget även planerade nya bostadsrätter i detaljplanen för Önskehemsplan och Projekt Stormhaken.

Remissinstanser utan synpunkter

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Trafikverket
- SWEDAVIA
- SSBF
- Stockholm Exergi
- Försvarsmakten

Ej tillgodosedda synpunkter

De huvudsakliga synpunkterna som inkommit under samråds- och granskningsperioden som ej tillgodosetts är:

- Platsen ska inte bebyggas.
- Bebyggelsen ska vara maximalt cirka 4 våningar hög och utformas som ett kringbyggt kvarter.
- Planförslagets högsta hus ska inte konkurrera med nuvarande centrummarkör i 13 våningar.
- Samtliga parkeringsplatser ska ersättas i det nya förslaget.
- Torgets enkelriktade körbana ska kunna nyttjas av all trafik (inte bara nyttotrafik).
- Flytta parkeringsgaragets hiss- och entrébyggnad som är placerad på torget närmare sim- och idrottshallen.

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851

Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på planförslaget som bidrar till en utveckling och utvidgning av Högdalens centrum. Förslaget överensstämmer väl med översiktsplanen och stadens framkomlighetsstrategi. Ett genomförande av detaljplanen möjliggör ett tillskott av cirka 360 bostäder i ett service- och kollektivtrafiknära läge. Ett nytt grönt torg som ramas in av byggnader med publika bottenvåningar bidrar till ytterligare mötesplatser och skapar förutsättningar för ett tryggt och levande centrum. Kontoret bedömer att torget tillsammans med nya lokaler för centrumändamål och nya bostäder skapar goda förutsättningar att utveckla och stärka Högdalens centrum. Den nya centrummarkören bedöms, tillsammans med övrig föreslagen bebyggelse, kunna förstärka tunnelbanestadens grundtanke med en hög koncentration och skala nära tunnelbanan och centrum. Planförslaget bedöms också kunna bidra till att de punkthus som tillkommit under senare år i utkanten av centrum, och som minskat läsbarheten i Högdalens grundstruktur, nu kan inordnas i en tydligare helhet. Utvecklingen med en ökad skala och koncentration bedöms bidra till att stärka Högdalen som ett av södra Stockholms viktiga centrum.

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan stadsbild/kulturmiljövärden och utveckling av Högdalens centrum tillsammans med behovet av bostäder kunnat identifieras. Intressekonflikter har även identifierats mellan förslaget att omvandla Rangstaplan till ett torg och möjligheten att ha kvar centrumnära markparkeringar på stora delar av Rangstaplan. I en avvägning mellan olika intressen är behovet av bostäder och en utveckling av Högdalen centrum, som en av södra Stockholms centrala tyngdpunkter, högt prioriterat. Kontoret anser att en omvandling av Rangstaplan, från markparkering till en grön torgyta skapar förutsättningar för en attraktiv utvidgning av Högdalen centrum. Kontoret konstaterar slutligen att tillskapandet av vistelsevänliga och gröna miljöer, med fokus på gång- och cykeltrafikanter, stämmer väl med de stadsbyggnadsmål som redovisas i översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna förändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Pia Ölvebro
Enhetschef

Maria Borup
Stadsplanerare

Godkänt dokument - Pia Ölvebro, Stockholms stadsbyggnadskontor, 2026-09-01, Dnr 2013-13851