

**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Jonas Claeson

Syftet med detaljplanen är att tillskapa byggrätt för fem flerbostadshus mellan Lingvägen och tunnelbanespåret i Hökarängen. Detaljplanen ger möjlighet till förtätning med ca 190 nya bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och skapar ett tydligare gaturum utmed Lingvägen. Stadsdelarna Hökarängen och Farsta får också ett bättre visuellt samband. Nuvarande förskola (uppförd med tillfälligt bygglov) inom området kommer att få ett nytt permanent läge på andra sidan Lingvägen.

Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och ingår i influensområdet för utbyggd tunnelbana.

Med anledning av de synpunkter som framförts avseende dagvatten, risker samt buller och vibrationer har kompletterande utredningar tagits fram under planarbetet. De flesta remissinstanser är i stort sett positiva till planförslaget när det gäller bebyggelsens utformning. Närboende i kvarteret Farinet anser dock att den föreslagna bebyggelsen är för hög.

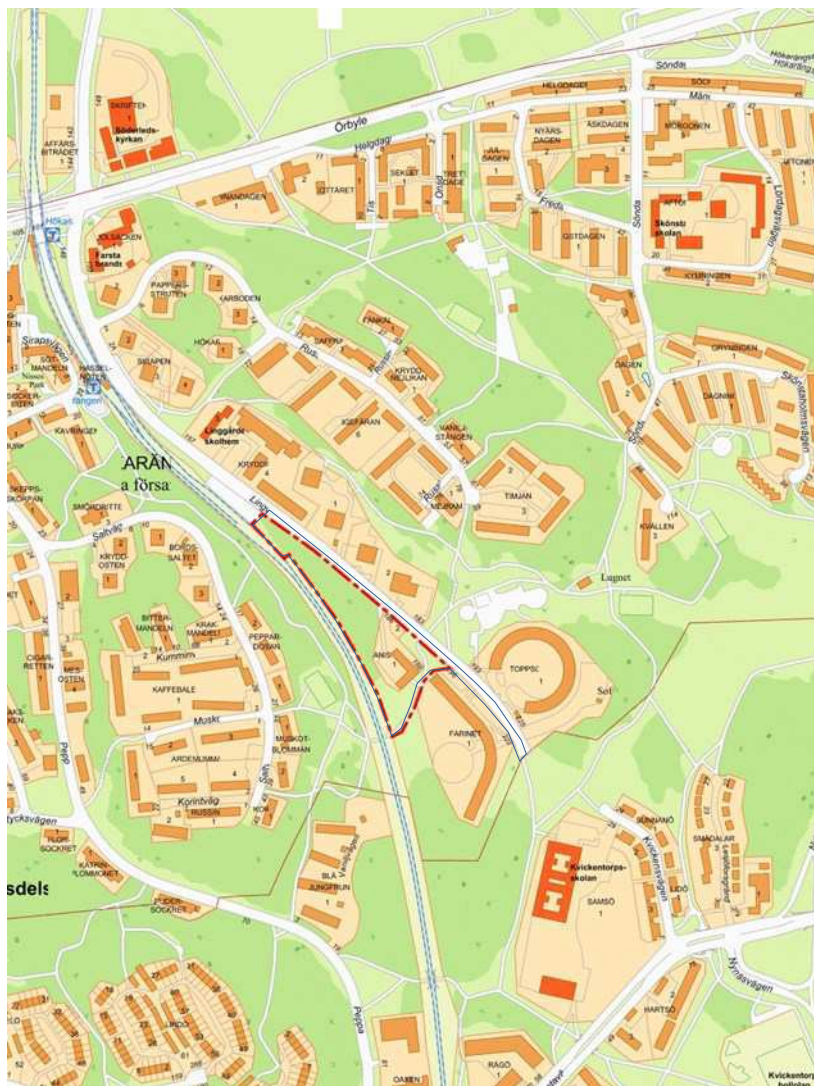
Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

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

*Bilaga: Granskningsutlåtande*

*Plankarta*

### Planbeskrivning



## Bakgrund

Planområdet är beläget ca 300 m söder om Hökarängens tunnelbanestation och omfattar ett område från spåret fram till Lingvägens östra sida. I nordväst avgränsar befintlig parkyta och i sydöst befintligt gång- och cykelstråk. Lingvägens fortsättning i sydöst ingår i detaljplanen fram till befintlig gångväg. Planområdet omfattar fastigheterna Anisen 1 och 2, del av fastigheterna Farsta 2:1 samt en smal remsa av fastigheten Farinet 1 närmast Lingvägen, totalt ca 2 ha.

Fastigheten Farinet 1 är privatägd. Övriga fastigheter ägs av Stockholms stad. Området för förskolan inom fastigheten Anisen 1

upplåts med arrende till Farsta stadsdelsförvaltning.  
Transformatorstationen inom fastigheten Anisen 2 upplåts med  
tomträtt till Fortum distribution.

Tidigare ställningstaganden

#### *Översiktsplan*

Området ingår i ett mindre grönstråk i nord-sydlig riktning utmed tunnelbanan mellan Farsta och Hökarängen. Stadsdelen Farsta är i Stockholms översiktsplan utpekad som tyngdpunkt med tät stadsbebyggelse och det aktuella området ligger vid den nord-sydliga axel mot Gullmarsplan som föreslås förstärkas. Förslaget överensstämmer väl med intentionerna i översiktsplanens strategier att koppla samman stadens delar, att främja en levande stadsmiljö i hela staden samt att planera för kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

#### *Detaljplan*

För området gäller detaljplan PL5397A (antagen 1961). Planen anger parkmark, förskola och transformatorstation.

#### *Markanvisning*

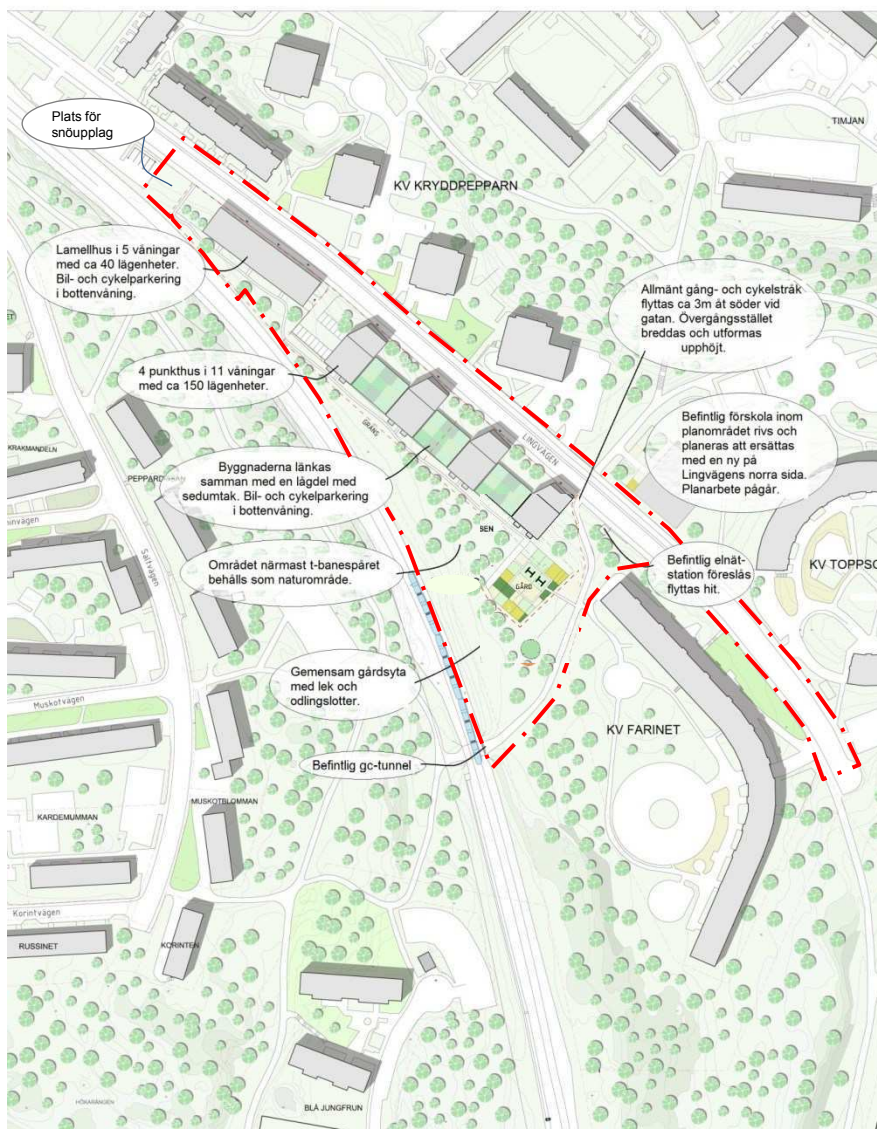
Exploateringsnämnden har 2011-05-19 § 21 anvisat mark för bostäder med hyresrätt till Primula Byggnads AB.



*Flygfoto mot öster med markerat planområde*



## Planförslaget



*Planområdet med illustrerad bebyggelse*

### Ny bebyggelse

I planförslaget placeras 4 punkthus med 11 våningar samt 1 lamellhus med 5 våningar längs Lingvägen. Detta ger en förtätning av gaturummet med förutsättningar för mer liv och rörelse. Entréer mot gatan ger mer stadskänsla och sannolikt ökad trygghet. Punkthusens föreslagna höjder motsvarar ungefär höjden för befintliga höga hus. Byggnaderna är tänkta att placeras så att de skapar en tydlig enhet som grupp för att möta upp mot de starka och karaktärsfulla formerna i det cirkulära kvarteret Toppsockret och det bågformade kvarteret Farinet. De nya husen ges en egen karaktär men ska ansluta väl i området som typologi. Fasadmaterialet föreslås vara till största del tegel. Med omsorgsfullt utformade detaljer och väl valda material samt variation i utformningen av balkonger, portar och fönster kan omväxling skapas inom områdets homogena ramar.

Punkthusens volymer utformas avfasade mot norr så att en smalare huskropp möter gatan. Avsikten är att skapa en gatuvy med skuggverkan på fasaderna samtidigt som husen upplevs spänstiga och högresta.



*Lingvägen – perspektiv från nordväst.*

I markplanets bakkant närmast naturområdet placeras garage som mellan de höga huskropparna är försett med svagt lutande sedumtak. Intrycket från gatan blir att det gröna taket läses samman med bakomliggande sparad natur. I framkant mot gatan placeras entré och tvättstuga. Framför husen föreslås förgårdsmark med planteringar och gemensamma uteplatser.

Det finns verksamhetslokaler i bottenvåning på befintliga punkthus på motsatt sida Lingvägen. Dessa är svåruthyrda och står delvis tomma. Underlag för affärsverksamhet i området är begränsat och därför planeras inte lokaler i bottenplan i de nya husen.

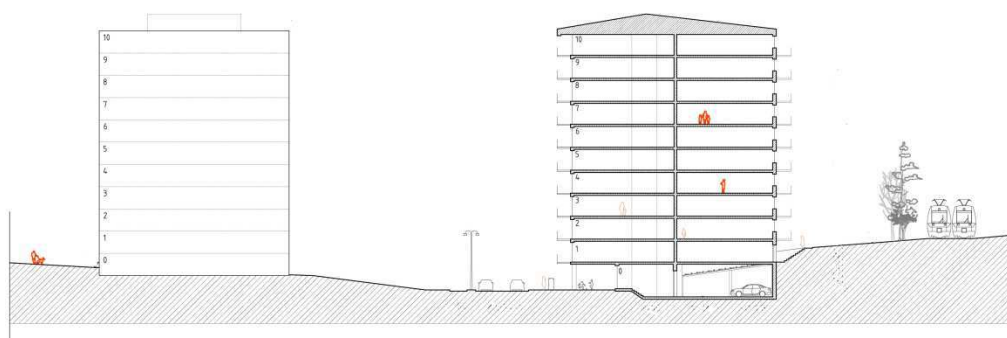
Norr om de fyra punkthusen föreslås ett lamellhus i 5 våningar. I souterrängvåning rymms garage.



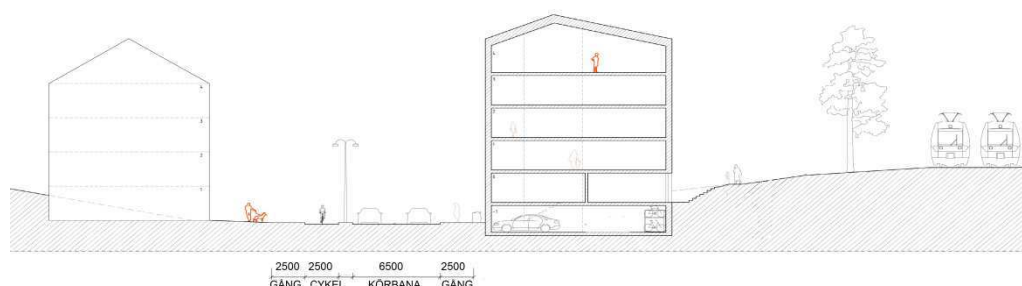
*Lamellhuset – perspektiv från norr med föreslagna punkthus i bakgrunden.*



Mellan bebyggelsen och spåret behålls så mycket sparad natur som möjligt. Närmast bostäderna läggs ett gångstråk som leder till kvarterets gemensamma gård med utrymme för lek, odling och uteplatser. Samtliga bostadshus föreslås få entréer även från gårdssidan.



*Sektion. Nytt och befintligt punkthus vid Lingvägen*



*Sektion. Nytt och befintligt lamellhus vid Lingvägen*

### Park och vattenområden

Grönskan mellan den nya bebyggelsen och spåret behålls som allmän naturmark.

### Gator och trafik

#### *Gatunät*

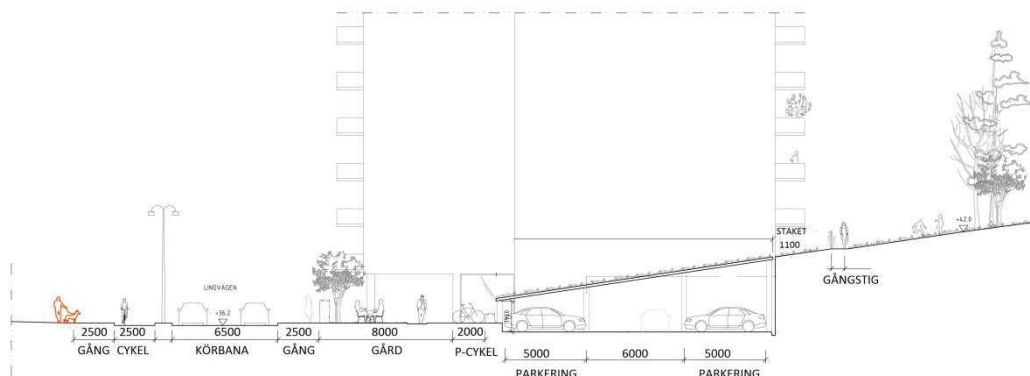
Lingvägen planeras att på sikt förlängas till Farstavägen.

Detaljplanen utformas så att en omarbetad sektion/gata ryms. En dubbelriktad cykelbana föreslås på gatans norra sida. På den södra sidan intill kvarteret Anisen byggs en gångbana. Befintligt övergångsställe utformas upphöjt och kompletteras med en cykelöverfart.

#### *Parkering*

En flexibel parkeringslösning för bilar och cyklar föreslås för punkthusen. Utbyggnad kan då ske efter behov. I ett första steg kan den inre raden i "bakkant" på de låga huskropparna användas för

bilparkering och den yttre raden mot gatan används som cykelparkering. Denna utbyggnad ger parkeringstal för bilar på 0,5 och för cyklar 2,0. Om behov uppstår finns det möjlighet att nyttja dubbla rader för bilparkering. Cykelparkeringen kan då flytta ut mot gatan. Taket på garaget kan då förlängas så att cyklarna står torrt och säkert. Detta alternativ ger p-tal för bilar 0,74 och för cyklar 1,0 under tak. Lamellhusets parkering ryms i byggnadens souterrängvåning. Ca 20 p-platser ger ett p-tal på 0,5.



Principsektion gata och lågdel med garage vid punkthus

### Biltrafik

Dagens trafikmängd 1000 fd/dygn bedöms öka till ca 1500 fd/dygn med det tillskott som projektets nya bostäder innebär. Ytterligare bostäder och förlängning av Lingvägen kommer att medföra mer trafik men det är fortfarande små mängder.

### Kollektivtrafik

T-banans turtäthet är var 10:e minut dagtid. En framtida ombyggnad av Lingvägen kommer att ge utrymme för ersättningsbuss.

### Tillgänglighet

Den föreslagna bebyggelsen medger god tillgänglighet. Högst 10 m angöringsavstånd mellan bilangöring och trapphusentré klaras (stadens mål). Handikapparkering anordnas på kvartersmark. Ca 20 m av det allmänna gång- och cykelstråket kommer att behöva flyttas ca 3-5 m åt söder. Lutning 1:12 från gatan klaras.

### Snöupplag

Plats för snöupplag reserveras inom naturområdet mellan kvartersmarken och befintlig parkering i planområdets norra del.

### Teknisk försörjning

Ledningar för dagvatten, spillvatten, vatten, el, tele och optofiber finns i Lingvägen.





Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsytas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Det bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte områden av nationell eller internationell skyddsstatus. De planerade bostäderna bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Planområdet har relativt stora topografiska skillnader vid gatan. Det är därför viktigt hur anslutningar mot mark och gata utformas. För att minimera intrång i naturmark föreslås parkering placeras i den souterrängvåning som uppstår naturligt mot gatan. Likaså föreslås husen placeras nära gatan så att förutsättningar finns för att värdefulla uppvuxna träd kan bevaras i planområdets västra del.

Ekologiska spridningssamband för groddjur och för barrskogsfåglar kan komma att påverkas av planförslaget. Intrång minimeras genom att trädridån närmast tunnelbanespåret bevaras och säkerställs genom att området behålls som naturmark.

Lågdellarna mellan punkthusen förses med vegetationstak (tex sedum) med funktion att bl. a. fördröja dagvatten.

Området är beläget inom avrinningsområdet för Drevviken för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Med föreslagen dagvattenhantering bedöms planförslaget inte påverka

vattenkvaliteten i Drevviken negativt eller motverka att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Exploateringen medför att stora delar av området blir hårdgjort med snabb avrinning som följd. Dagvatten föreslås infiltreras genom att ytor som inte ska vara körbara utförs med gräs/armerat gräs samt fördröjas genom att de låga huskropparnas tak utformas som sedumtak. Dagvatten från naturområdet samlas upp mellan bergskanten och bebyggelsen och avleds till dagvattenledning.

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

#### Landskapsbild/ stadsbild

Med planförslaget förändras gatans karaktär, förtätas och blir mer stadslig. I dagsläget är det ett ”glapp” mellan bostadsbebyggelsen norr och söder om planområdet. Befintlig bebyggelse är dessutom indragen från gatan och punkthusen från 1970-talet är glest placerade med parkeringsytor mellan. Tillsammans med den obebyggda kilen på andra sidan gatan skapar detta en otrygg passage utmed Lingvägen. Ny bebyggelse kan därför ge positiva konsekvenser för gatumiljön och stadsbilden. Förslaget bygger vidare på och utvecklar områdets stadsbyggnadsideal - enhetliga grupper som sinsemellan har ett tydligt eget uttryck.

#### Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planområdet gränsar till kv Farinet 1 med bebyggelse som är särskilt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt enligt Stadsmuseets klassning. Planområdet bedöms kunna bebyggas med bibehållande av befintliga värden för kvarteret Farinet. Avståndet mellan befintlig och ny bebyggelse kommer att vara ca 40 m. Byggnaden inom kvarteret Farinet kommer även i framtiden kunna uppfattas som en tydlig solitär.

#### Störningar och risker

##### *Buller*

Planförslaget innebär att riktvärden för buller från vägtrafiken och spårtrafiken kan klaras enligt ”Stockholmsmodellen” både vad gäller ekvivalent- och maxvärde. Den ekvivalenta ljudnivån kommer att vara under 55 dB(A) vid samtliga fasader.

Uteplatser med maxnivåer från tunnelbanan < 70dB(A) kommer att kunna anordnas för samtliga lägenheter på gemensamma gårdar men också på de flesta balkonger. Den nordvästra delen av det planerade lamellhuset bedöms få maxvärden på mellan 70-75 dB(A). Om enkelsidiga lägenheter anordnas här ska det vara tillåtet

Närheten till tunnelbanan innebär risk för vibrationer i den föreslagna bebyggelsen. En utredning om markvibrationer från tunnelbanan har utförts. Mätningar och beräkningar i två mätpunkter har gjorts inom planområdet. Dessa har visat att ljudtrycksnivån kommer att överskrida riktvärdet i de nedersta våningsplanen i mätpunkterna om inte åtgärder vidtas.

För att minska stomljudet från tunnelbanan ska grundläggningen därför inte ske direkt mot berget. Makadam eller sand mellan berg och grundplatta kan vara en lösning eller också kan husen grundläggas på en stomljudsisolerande matta.

Lamellhuset placeras med närmaste fasaddel 15-30 m från spår och det nordligaste punkthuset ca 17-22 m från spår. För de övriga tre punkthusen ligger närmaste fasaddel 30-70 m från spår.

En riskutredning med avseende på människors säkerhet nära spårområdet har gjorts. Sannolikheten för att ett tåg ska spåra ur i höjd med aktuellt planområde bedöms vara låg. Sannolikheten för att en urspårning leder till att tåget lämnar spårområdet bedöms som relativt begränsad. Spårområdet ligger lite över marknivån inom planområdet. Höjdskillnaden bedöms med hänsyn till befintlig vegetation inte innebära en ökad risk för att ett urspårat tåg hamnar längre från spåret än om ingen höjdskillnad fanns. Något behov av säkerhetshöjande åtgärder i form av skyddsräll finns inte. Riskkällor som farligt godsleder och bensinstationer ligger över 400 meter från planområdet.

Sammantaget bedöms området kunna bebyggas ur risksynpunkt vad avser närheten till tunnelbanan.

Förslaget innebär att brandfordon ska kunna nå bebyggelsen vid gatan. Det kommer inte gå att köra runt byggnaderna. Varje punkthus kommer att byggas med två trapphus.

Startpromemoria för planläggning av området godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 2013-10-17, § 8. I startpromemorian angavs att området planerades för ca 120 lägenheter i fyra punkthus. Under planarbetet har förslaget vidareutvecklats och punkthusen höjts 2 våningar. De motsvarar nu i höjd ungefär de befintliga punkthusen på norra sidan om Lingvägen. Norr om punkthusen



föreslås också ytterligare en byggnad - ett lamellhus om 5 våningar. Kontoret har bedömt att det har varit intressant att pröva ytterligare bebyggelse på denna plats, som dels är kollektivtrafikhärlig, dels inte har några höga natur- eller vistelsevärden. Antalet lägenheter har utökats till ca 190 st.

#### Samråd

Planförslaget var på samråd 3 februari - 16 mars 2015. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets webbsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Södermalm/Farsta 2015-02-05. Öppet hus hölls i Tekniska Nämndhuset där 6 personer närvarade.

Under samrådet inkom 16 yttranden. De flesta remissinstanser var i stort sett positiva till planförslaget när det gäller bebyggelsens utformning. Synpunkter som framfördes av länsstyrelsen, SLL Trafikförvaltningen, Stockholm Vatten och Storstockholms brandförsvär angående dagvatten, risker samt buller och vibrationer ledde till kompletterande utredningar som togs fram innan granskning. Närboende söder om planområdet ansåg den föreslagna bebyggelsen vara för hög med hänsyn till det lägre grönklassade, kulturhistoriskt värdefulla kvarteret Farinet. Stadsdelsnämnden uttryckte tveksamhet kring lamellhuset ur boendemiljösynpunkt. Trafikkontoret föreslog att Lingvägen skulle utformas med trädreder för att kompensera bortfall av träd. Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslog att hustaken skulle utformas för att bli lämpliga för installation av solceller/solfångare. Skönhetsrådet ansåg bland annat att det krävs ytterligare gestaltungsbearbetningar för lamellhuset för att få den skärpa i arkitekturen som platsen erfordrar.

Efter samrådet utökades planområdet till att omfatta ca 400 m av Lingvägen utmed planområdet och en sträcka söderut. Skälet är att några mindre fastighetsregleringar behövs för att säkerställa vägområdet för Lingvägens ombyggnad. Gatan behöver ingå i planområdet. Utöver detta har några mindre kompletteringar och förtydliganden gjorts efter samrådet som breddning av övergångsstället med cykelöverfart och redovisning av plats för snöupplag.

Stadsbyggnadsnämnden godkände 2015-12-10, §20 redovisningen av plansamrådet och uppdrog åt kontoret att ställa ut planförslaget för granskning.



