

## **Samrådsredogörelse**

### **Detaljplan för Hammarö 9 i stadsdelen Farsta,**

### **Dp 2013-06730**

## **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>3</b>
Samrådsförslagets syfte och huvuddrag .....	3
Hur samrådet bedrivits .....	3
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets</b>	
<b>ställningstaganden.....</b>	<b>4</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen .....	5
Arkitektur och gestaltning .....	6
Kulturmiljö .....	8
Olägenheter för grannar .....	9
Parker och grönområden .....	11
Gator och trafik .....	12
Teknisk försörjning.....	15
Hälsa och säkerhet .....	16
Miljö- och klimataspekter .....	20
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>21</b>
Föreslagna förändringar.....	22
<b>Inkomna synpunkter .....</b>	<b>23</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	23
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	31
Övriga remissinstanser .....	40
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	41
Namnunderskrifter och gemensamma yttranden .....	46
Boende.....	47

## Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att komplettera området med ca 240 lägenheter i flerbostadshus varav 80 lägenheter enligt Stockholmshusprojektet. Vidare är syftet att omvandla Nykroppagatan till en stadsgata med bebyggelse nära gatan och en gatusektion som prioriterar gång- och cykeltrafik. Planförslaget sändes ut på samråd 2018-02-20 - 2018-04-03. Under samrådet har 57 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller dagvatten, buller, risk och parkering. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter är oroad för skuggning, insyn och brist på parkering samt efterfrågar att fler träd sparas.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på förtätningen och anser att planförslagets tillkommande bostäder utgör ett lämpligt och värdefullt tillskott inom ramen för befintligt bebyggelsestruktur och infrastruktur. Projektet är en viktig del i att nå målet om 40 000 bostäder till år 2020 och ingår i nya tunnelbanans influensområde.

Justeringar föreslås i alla kvarteren för att minska risken för skuggning och insyn. Förändringarna kan innebära att antalet bostäder minskar i förslaget. Flera parkeringar föreslås tillskapas längs Nykroppagatan och möjligheten att värna fler träd studeras vidare.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Skuggning och insyn
- Bebyggelsen förhållningssätt till Nykroppagatan och Ölmevägen
- Parkering
- Dagvatten, risk, buller och luftföroreningar
- Naturvärden
- Geo och markstabilitet
- Bebyggelsens gestaltning vidareutvecklas

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Dillö omarbetas för att bryta ned skalan mot Ölmevägen och gården.
- Hammarös två östra lamellhus flyttas något västerut för att skapa ett större avstånd till befintlig bebyggelse.
- Byggnad vid Svartlöga i korsningen Nykroppagatan och Forshagagatan förkortas alternativt tas bort helt för att öka avståndet till befintlig bebyggelse.
- Hus 3 vid Lagnö förkortas med en byggnadssektion för att minska eventuella olägenheter för bakomliggande bebyggelse.

- Svartlöga och Lagnös takvolym bearbetas för att ta ned skalan mot angränsande bebyggelse
- Fler parkeringar tillskapas längs Nykroppagatan.
- Dagvatten- och bullerutredningar uppdateras och en dagvattenutredning för allmän plats tas fram.
- En geologisk utredning för allmänplats och kvartersmark tas fram.
- Solstudierna uppdateras och tydliggörs.
- E-område vid Forshagagatan tas med i denna detaljplan och utökas.
- Lurös kvartersmark justeras för att inrymma befintlig parkering.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar och kompletteringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

## Bakgrund

### Samrådsförslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att komplettera området med ca 240 lägenheter i flerbostadshus varav 80 lägenheter enligt Stockholmshusprojektet. Vidare är syftet att omvandla Nykroppagatan till en stadsgata med bebyggelse nära gatan och en gatusektion som prioriterar gång- och cykeltrafik. I korsningen Nykroppagatan och Värmlandsvägen placeras en högre byggnad för att öka orienterbarheten mellan Farsta centrum och Magelungen. Den tillkommande bebyggelsen planläggs för bostadsändamål med möjlighet att använda bottenvåningen för centrumändamål.

Bostäderna ska utgöra ett kvalitativt tillskott boendemiljömässigt liksom arkitektoniskt. Detaljplanen reglerar karaktärsdrag i bebyggelsen för att säkerställa de kvalitéer som projekten ska innehålla.

Förslaget innebär uppförande av sex byggnader i omkring fyra våningar längs Nykroppagatan och ett lamellhus i sex våningar längs Ölmevägen.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2018-02-20 - 2018-04-03. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Planen visas i Fyrkanten, Tekniska nämndhuset,

Fleminggatan 4. Planförslaget visas även på Farsta bibliotek. Samrådsmöte i form av öppet hus hålls den 13 mars 2018 kl. 17.00-19.00 på Farsta stadsdelsförvaltning, Storforsplan 36. samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Söderort Farsta, tisdagen 20 februari 2018. Samrådsmöte i form av öppet hus hölls den 13 mars 2018 kl. 17.00-19.00 på Farsta stadsdelsförvaltning, Storforsplan 36. Där ca 60 personer närvarade. Innan samrådsmötet hölls tre förmöten med de närmaste boende till respektive delprojekt för att gå in på förslagen mer i detalj.

### **Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden**

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

#### **Allmänt om samrådet och planprocessen**

En boende anser att samrådsmötet mer var ett informellt mingel och saknade en föredragning och en öppen debatt/diskussion. Den boende anser därför att samrådsmötet inte uppfyller kraven för ett riktigt samråd.

#### **Intresseavvägningar**

Fastighetsägare Lagnö saknar en intresseavvägning mellan allmänna och enskilda intressen enligt PBL 4:36. De anger att om en sådan gjorts hade förslaget givits en annan utformning. Planförslaget är en olägenhet för de boende och deras vidkommande långt överstiger nyttan för det allmänna. Fastighetsägarna Lagnö anser att planförslaget utgör ett flagrant övergrepp och kommer urholka själva konceptet av att bo i radhus. Fastighetsägarna har genom stor ekonomisk uppoffring skaffat sig denna typ av boende och uppskattar sina fria ytor med begränsad insyn från höghusbebyggelse. Respekten för dessa fastighetsägares värden och behov har inte beaktas i den utsträckning som gäller svenskrätt och EU lagstiftning ger uttryck för. Fastighetsägarna Lagnö anser att de är utsatta för ett rättsövergrepp från Stadsbyggnadskontoret och kommer väcka debatt på sociala media.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Formen för samrådsmötet är inte reglerad i plan- och bygglagen. Stockholms stad väljer oftast att hålla samråd som öppet hus för att man upplevt att stora möten inte alltid ger en likvärdig möjlighet att uttrycka synpunkter och ställa frågor. Vid det öppna huset görs*

*inga samlade anteckningar men alla har möjlighet att skriftligen lämna synpunkter på planen. Synpunkter som lämnas in under samrådet och på det öppna huset ligger sedan till grund för stadsbyggnadsnämndens beslut för det fortsatta arbetet med ärendet. Som komplement till det öppna huset hölls i detta fall ett par förmöten dit de närmaste boende till respektive delprojekt bjöds in för att gå in på förslagen mer i detalj.*

*Samrådsförslaget som helhet är avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen. Efter samrådet föreslås samrådsförslaget justeras till förmån för det enskilda intresset vid kv. Lagnö. (Se avsnitt om Arkitektur och Gestaltning och Olägenheter för grannar) Stadsbyggnadskontoret bedömer att gjorda justeringar är en lämplig avvägning mellan det enskilda intresset och det allmänna intresset att tillskapa bostäder och utveckla Nykroppagatan till en tryggare miljö.*

### **Allmänt om förslaget och utvecklingen**

*Flera remissinstanser ställer sig i det hela positiva till förslaget men ser brister när det gäller bostadsgårdar, bevarande av träd och stadsbyggnadsgrepp. Stadsdelsförvaltningen anser att med mer bostadshus antas gaturummet bli mer befolkat och tryggare än idag.*

*Några boende ställer sig positiva till exploateringen men har synpunkter på bebyggelsens utformning och höjd, bevarande av träd och bristen på parkering. Arbetsgrupp Nykroppagatan (Boende i Brf Lurö) instämmer att Nykroppagatan är onödigt bred. Flera boende efterfrågar butikslokaler i bottenvåning på samtliga förslag för ökat gatuliv.*

*Flera bostadsrättsföreningar och boende ställer sig negativa till exploateringen då bebyggelsen kommer för nära, riskerar att skugga samt att parkeringsplatser försvinner. Arbetsgrupp Nykroppagatan anser att Hammarö och Dillö ska sänkas för att bättre harmonisera med befintlig bebyggelse, ge bättre ljusinsläpp, minskat buller, känsla av instängdhet, skugga och insyn. Brf Älgö anser att man ska vara försiktig att bygga i äldre befintliga område och istället bygga i obebyggda områden. Denna utveckling anser de slår sönder en välplanerad, genomtänkt och väl fungerande stadsdel och projektet bör därför omprövas anser de.*

*Arbetsgrupp Nykroppagatan ställer sig positiva till att naturområdet med gamla ekar söder om Nykroppagatan, vid viadukten över Magelungsvägen bevaras. Namninsamling Lurö anser att bebyggelsen vid Lagnö, närmast järnvägen inte passar in i grönområdet, skymmer den fria sikten vid solnedgång, ger insyn*

och tar helt bort vår livskvalité. Denna del borde därför utgå. *Fastighetsägare Lagnö* anser att bebyggelsen vid kv Lagnö ska flyttas till södra sidan Nykroppagatan för att konsekvenserna att bygga på norra sidan gällande eventuella skador på befintliga avloppsledningar och andra konflikter väger tyngre än bevarandet av 10 ekar på den södra sidan.

### **Förskolor**

*Stadsdelsförvaltningen och några boende lyfter behovet av nya förskolor.*

### **Utemiljöer**

*Stadsdelsförvaltningen saknar till alla utom för kvarter vid Dillö användbara utemiljöer för barn och vuxna. Uteytorna upptas av cykelparkering, sophantering och vid Hammarö av parkeringsplatser och garageutfarter. Även Hyresgästföreningen efterfrågar lektyr för barn och förutsätter att fritids- och gemensamhetslokaler planeras.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Projektet är en viktig del i att nå målet om 40 000 bostäder till år 2020 och ingår i nya tunnelbanans influensområde. Denna komplettering, som utgör en förtätning inom befintlig bebyggelsestruktur, föreslås i enighet med stadens översiktsplan och program för Farsta och har därmed bedömts som lämpliga att komplettera.*

*Justeringar föreslås i alla kvarteren för att minska risken skuggning och insyn. Flera parkeringar föreslås tillskapas längs Nykroppagatan och möjligheten att värna fler träd studeras vidare. (Se avsnitten om Arkitektur och Gestaltning och Olägenheter för grannar)*

*Under programarbetet gjordes en översyn av förskolebehovet i stadsdelen och lämpliga platser för förskolor föreslogs. Stadsbyggnadskontoret stämmer kontinuerligt av behovet tillsammans med stadsdelsförvaltningen för att säkerhetsställa att behovet av förskolor är tillgodosett.*

*Förslagets utemiljöer ses över till granskningen.*

### **Arkitektur och gestaltning**

#### **Allmänt**

*Skönhetsrådet saknar den helhet som programmet för Farsta uppvisade genom den rumslighet som föreslogs vid Nykroppagatans möte med Farstavägen. Genom att denna del*

utelämnats gör stadsgatumotivet mindre trovärdig och den nya bebyggelsen skapar en ny front med bebyggelse som är dåligt kopplat till Farsta.

*Brf Älgö* anser att Farstas arkitektur och stadsplanering slås sönder och innebär en rejäl förfulning, fragmentisering och en oharmonisk blandning av stilar. De kvalitéer som gör Farsta attraktivt kommer slås sönder.

#### **Kvarter vid Dillö**

*Skönhetsrådet* anser försöket att bryta ned skalan genom att dra in de översta våningarna inte ger en tillfredsställande gestaltning och får för stora proportioner i relation till befintlig bebyggelse.

*Skönhetsrådet* anser att bebyggelsen bör sänkas med två våningar och höjden anpassas till bebyggelsen på andra sidan Ölmevägen.

*Stadsdelsförvaltningen* saknar beskrivning av fasadmaterial och förutsätter anpassning till befintlig bebyggelse.

#### **Kvarter vid Hammarö**

*Skönhetsrådet* anser att Stockholmshuset som hustyp blir udda i Farstas bebyggda miljö. *Skönhetsrådet* anser dock att Hammarös volymer, höjder och placering längs gatan är välgörande.

*Arbetsgrupp Nykroppagatan* uppskattar Stockholmshusens gestaltning. Byggnaden har sympatiskt utformade fasader och naturnära färger som harmoniserar med befintlig bebyggelse.

#### **Kvarter vid Svartlöga och Lagnö**

*Stadsdelsförvaltningen* ställer sig positiva till placeringen av byggnaderna med tveksamma till utformningen.

*Stadsdelsförvaltningen* anser att fasadmaterial och kulör saknas och förordar trä. *Skönhetsrådet* har inget att erinra sig om gällande gestaltningen av Svartlöga och Lagnö.

*Skönhetsrådet* anser att högdelen ska utgå då den inte markerar en centrubildning och ska därför inte utmärka sig i gatusträckningen. *Stadsdelsförvaltningen* anser att åttavåningshuset borde sänkas för att bättre anpassas till befintliga radhus. *Brf Älgö*, *Namninsamling Lurö* och flera boende anser att åttavåningshuset inte passar in, inte ökar orienterbarheten och borde sänkas.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret delar Skönhetsrådet synpunkt att en exploatering i korsningen Fastavägen/Nykroppagatan är en viktig del för att knyta Nykroppagatan och Farsta samman och för utvecklingen av det stadsstråk som uppvisades i programmet för Farsta. Delen vid korsningen Farsta vägen och Nykroppagatan har*

*dock bedöms beroende av utvecklingen i Farsta centrum och har därför lyfts ur denna detaljplan.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att kompletteringen längs Nykroppagatan, en av Farstas huvudgator bildar en ny årsring i Farsta. Den nya bebyggelsen placering nära gatan bryter visserligen mot Farstas karaktär som domineras av stora gaturum med parkering och bebyggelse som vänder sig ifrån gatan. Men kontoret anser att bebyggelsens placering nära gatan kommer skapa mer definierade och händelserika gaturum som kan bidra till att nya kvalitéer i Farsta skapas.*

### **Dillö**

*Förslaget vid kv Dillö omarbetas från ett lamellhus till två punkthus för att bryta upp volymen och skapa ett mer varierat gatu- och gårdsrum. Genom att volymen delas upp i två möjliggörs fler siktlinjer mellan gatan och gården, bebyggelsen upplevs mindre kompakt samt ljusförhållande på gården förbättras.*

### **Hammarö**

*Befintlig bebyggelsen längs Nykroppagatan, vid kv Hammarö utgörs av lamellhus i tre till fyra våningar med sadeltak och pulpettak med putsade fasader. Stadsbyggnadskontoret bedömer att Stockholmshusen ansluter sig till befintlig bebyggelsevolym och gestaltning.*

### **Svartlöga och Lagnö**

*Bebyggelsen gestaltning och fasadmateriäl ska studeras vidare till granskningen.*

*En komplettering av Nykroppagatan gör att områdets orienterbarhet i större uträkning kommer att relatera till gator. Stadsbyggnadskontoret anser därför att högdelen vid Svartlöga och Lagnö är viktigt för orienteringen mellan Farsta centrum och Magelungen och föreslår att den ska behållas. Nykroppagatan som urbant stråk stärks ytterligare genom att en lokal placeras i högdelens bottenvåning.*

### **Kulturmiljö**

**Kulturrehistoriskt värdefull bebyggelse**

Stadsmuseet anser att de nya husens utformning innebär ett nytt inslag i området men bedömer dock att dessa kan integreras i miljön genom att volym, kulörer och material anpassas efter omkringliggande bebyggelse. Genom denna anpassning anser Stadsmuseet att övergången mellan mer stadsmässig bebyggelse



utmed Nykroppagatan och den mer småskaliga bebyggelsens kvalitéer integreras på ett acceptabelt sätt ur kulturhistorisk synvinkel.

Landskapsbild/ stadsbild

### **Övergripande**

Stadsmuseet tillstyrker planförslaget förutsatt att förtätningen sker med hänsyn till gatubildens naturprägel. Stadsmuseet anser att bebyggelsen bör anpassas med förgårdsmark.

### **Svartlöga och Lagnö**

Skönhetsrådet anser att planformen för Svartlöga och Lagnö ibland blir viktigare än att följa Nykroppagatans kurvatur. Skönhetsrådet anser att bebyggelsens möte med gatan är viktig för att uppnå visionen om en stadsgata, husen ska vara med och forma gatan. Skönhetsrådet ställer sig av denna anledning tveksamma till låsningen av saxningen i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Bebyggelsen gestaltning och fasadmateriäl ska studeras vidare till granskningen.*

*Nykroppagatan utformning och dess naturprägel ska studeras vidare och avvägning mellan parkering och trädplantering ska göras.*

*Svartlöga och Lagnö möte med Nykroppagatan ses över för tydligare definiera Nykroppagatans gaturum.*

### **Olägenheter för grannar**

Insyn

#### **Hammarö**

*Stadsdelsförvaltningen* anser att bebyggelsen längst söderut, 15 meter från befintlig byggnad, påverkar de boende negativt med både insyn och skugga och bör ses över. Även några boende anser att bebyggelsen hamnar för nära.

#### **Svartlöga och Lagnö**

*Fastighetskontoret* förvaltar ett träningsboende inom fastigheten Svartlöga 1. En av de föreslagna huskropparna i korsningen Nykroppagatan och Forshagagatan placeras förhållandevis nära Fastighetskontorets byggnad. Fastighetskontoret är angelägna om att boendevillkoren inte försämrats för de boende gällande insyn och dags- och solljus.

*Fastighetsägare Lagnö* anger att Lagnö 2-8 och delvis Lagnö 9-10 kommer drabbas av ej acceptabel insyn på sina gräsmattor, uteplatser, terrasser och övervåningar. Detta kommer medföra begränsningar i nyttjandet av fastigheterna. Värst blir insynen från tornbyggnaden den kommer drabba fler fastigheter. Om bebyggelsen inte flyttas till den sydöstra sidan av Nykroppagatan måste bebyggelsen sänkas kraftigt för att minska skadeverkningarna.

*Fastighetsägare Lagnö* anser att all bebyggelse vid kvarteret Lagnö ska flyttas sydöst om Nykroppagatan och åttavåningshuset sänkas för att minska den negativa påverkan på befintlig bebyggelse. Befintlig vegetation bör underordna sig befintlig bebyggelse negativa påverkan. Om bebyggelsen inte flyttas måste bebyggelsens höjd begränsas till fastigheternas Lagnö 2-8 byggnadshöjd.

#### Skuggning

##### **Övergripande**

*Stadsdelsförvaltningen* anser att solstudien är otydlig och bara visar mars och har därför svårt att bedöma hur befintlig bebyggelse påverkas av skuggning.

#### **Dillö**

*Arbetsgrupp Nykroppagatan* anser att bebyggelsen ska sänkas till fyra våningar för att minska skuggning för Brf Lurö.

#### **Hammarö**

*Arbetsgrupp Nykroppagatan* anser att befintlig bebyggelse vid Hammarö under vinter kommer skugga de lägre våningarna.

#### **Svartlöga och Lagnö**

*Fastighetsägare Lagnö* anser att intill fastigheter kommer drabbas av ej acceptabel skuggbildning så att främst fastigheterna Lagnö 2-8 baksidor kan användas på avsett vis. Skuggningarna sammantaget med att Lagnö 2-8 är placerad i en svacka medför ökade hälsorisker samt ökad fuktbelastning och risk för mögel på tomt och delar av tomt.

#### Värdeminskning

##### **Svartlöga och Lagnö**

*Fastighetsägare Lagnö* är oroade för att skuggning och insyn kommer medföra kraftig värdeminskning och göra fastigheterna nästan osäljbara. *Fastighetsägare Lagnö* anser att fråntagandet av ekonomiska värden från befintliga fastighetsägare till förmån till för de allmänna är oacceptabelt samt att detta synes strida mot lagstiftningen i Sverige och EU. Fastighetsägare Lagnö saknar ett resonemang om detta i planbeskrivningen.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*De två östra byggnaderna vid Hammarö flyttas västerut så att avståndet mellan ny och befintlig bebyggelse ökar från ca 15 till ca 17 meter. Byggnaden vid Forshagagatan och en byggnadskropp av den östra byggnaden i hus 3 vid Lagnö tas bort. Den översta våningen på alla byggnader vid Svartlöga och Lagnö dras in för att minska antalet våningar mot befintlig bebyggelse.*

*En utveckling av Stockholm för att tillskapa nya bostäder och verksamheter kan innebära konsekvenser för intilliggande bostäder och bostadsgårdar. Bebyggelsen har placerats för att minimera påverkan på befintlig bebyggelse. (Se avsnitt om Arkitektur och Gestaltning) Dock kommer planförslaget innebära skuggning på några befintliga lägenheter, balkonger och gårdar vid vissa tider under årets mörkaste månader. Det anses som en rimlig konsekvens för boende i en växande stad. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget, med gjorda justeringar är en lämplig avvägning mellan det enskilda och allmänna intresset.*

*Solstudierna i planbeskrivningen visar enbart de tider som befintlig bebyggelse berörs. Solstudierna ses över och kompletteras till granskningen med tydligare illustrationer hur befintlig bebyggelse påverkas.*

### Parker och grönområden

*Länsstyrelsen och Stadsdelsförvaltningen anser att äldre träd bör så långt som möjligt sparas inom planområdet då ekar och äldre tallar är värdefulla för den biologiska mångfalden. Länsstyrelsen anser att alla skyddsvärda träd bör n1-märkas och alla anpassningar och åtgärder som föreslås i naturinventeringen bör så långt som möjligt följas. Stadsdelsförvaltningen anser att föreslagen grönkompensation med trädplantering längs Nykroppagatan är bra.*

*Stadsdelsförvaltningen antar att träden norr om kvarteret Lagnö kommer påverkas av den omdragna gångvägen och bör tas upp i planbeskrivningen.*

*Arbetsgrupp Nykroppagatan uppskattar att den gröna och lummiga promenaden återskapas på en mindre yta när gatan flyttas. De anser även att det är positivt att två nya träd planeras för varje nedtagen. Arbetsgrupp Nykroppagatan vill att den stora eken (nr 139) sparas. Arbetsgruppen vill gärna att fler stora befintliga träd längs gångstråket bevaras och om möjligt även skogseken (nr 141).*

Inom planområdet finns alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. Om alléerna riskerar att skadas krävs dispens från biotopskyddsbestämmelserna.

Namninsamling Lurö vill att befintliga grönområdet och träd värnas.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Möjligheten att spara fler träd utreds vidare och de som bedöms skyddsvärda n1-märks. Träd nr 141 är placerad mitt i den nya gatusektionen och kan därför inte sparas. Möjligheten att spara träd nr 139 utreds till granskningen.*

*Gångvägen norr om kv Lagnö nya placering studeras vidare till granskningen.*

*Delen med alléträden, vid Farstavägen har utgått ur denna detaljplan.*

### Gator och trafik

#### Biltrafik

*Trafikkontoret anger att en sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h görs i genomförandet av hastighetsplanen i Farsta.*

*Arbetsgrupp Nykroppagatan, namninsamling Lurö och flera boende anser att hastigheten på Nykroppagatan ska sänkas till 30 km/h för att minska buller och luftföroreningar samt för ökad trafiksäkerhet vid övergångställena.*

#### Parkering

*Stadsdelsförvaltningen anser att det finns risk för brist på parkeringar när befintliga kantstensparkeringar och den nya bebyggelsen har ett lågt parkeringstal. Även Skönhetsrådet lyfter att de finns en oro bland närboende angående minskat antal parkeringsplatser. Skönhetsrådet anser att noggranna beräkningar behöver göras så att uppställningen av bilar inte bara flyttas till angränsande områden.*

*Trafikkontoret anser att de kantstensparkeringar som anordnas bör prioriteras för angöring, sophantering och korttidsparkering. Boendeparkering för den nya parkeringen anordnas på kvartersmark och Trafikkontoret anser att föreslagna parkeringstal är rimliga för respektive fastighet.*

*Brf Älgö anser att förslaget innehåller orealistiskt lite parkeringar när parkeringar tas bort och har lågt parkeringstal i nybyggnationen. Parkeringssituationen kommer bli ohållbar vid genomförandet av*

förslaget. Även *namninsamling Lurö* är oroad för att gästparkeringar försvinner och efterfrågar boendeparkering då Nykroppagatan används som infartsparkering.

*Arbetsgrupp Nykroppagatan* anser att parkeringsplatser för de boende drastiskt kommer minska när parkeringar tas bort och nya boende tillkommer. Arbetsgruppen efterfrågar en fördjupad parkeringsutredning över hur det totala behovet av parkeringar ska tillgodoses.

*Stadsdelsförvaltningen* anser att angöring till parkeringsgaraget vid Dillö och Svartlöga är otydligt.

*Brf Lurös* lyfter parkering ligger på stadens mark. Föreningen önskar att hänsyn tas till parkeringsplatserna.

#### Gång- och cykeltrafik

*Stadsdelsförvaltningen* anser att det är bra att gångtunneln under Nykroppagatan försvinner och ersätts av ett övergångsställe då de under mörka tider är en otrygg passage. Även *Trafikkontoret* anser att ett övergångsställe i plan passar bättre i enighet med förslaget. *Brf Älgö* och *fastighetsägare Lagnö* anser att borttagandet av gångtunneln gör det otryggare för äldre och barn.

*Stadsdelsförvaltningen* och *Trafikkontoret* saknar ett cykeltal för planen. *Trafikkontoret* positiva till att i cykelplanen utpekat huvudstråk längs Nykroppagatan byggs ut vid genomförandet av planen.

*Trafikkontoret* anser inte att föreslagen hörnavskärning i korsningen Nykroppagatan-Värmlandsvägen är tillräcklig för önskad gatuutformning och bör flyttas österut.

#### Kollektivtrafik

*Trafikförvaltningen* och flera boende ställer sig negativa till flytt av hållplatsen vid Värmlandsvägen då de boende längs Värmlandsvägen får längre till linje 165. Om hållplatsen flyttas behöver en ny tillskapas på Forshagagatan för linje 185 tillskapas då denna linje svänger av innan den flyttade hållplatsen.

*Trafikförvaltningen* anser att staden behöver precisera var de vill flytta hållplatsen för att kunna göra en bedömning av påverkan.

*Hysesgästföreningen* anser även att detta behöver förtydligas.

*Arbetsgrupp Nykroppagatan* anser att kollektivtrafiken behöver förbättras för att fler ska ställa bilen. Turtätheten på tunnelbanan behöver öka och en pendeltågstation vid Fagersjö behövs.

Trafikförvaltningen anser att riktlinjerna i RiPlan och RiBuss bör följas för att Trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik. Säkerhetsställ att verksamheterna i bottenplan genom felparkering hindrar busstrafikens framkomlighet. Även viktigt att busstrafikens framkomlighet säkras under genomförandet.

#### **Tillgänglighet**

*Stadsdelsförvaltningen* anser att hur tillgänglighet uppnås omnämns kortfattat i förslaget. Det är otydligt var parkering för funktionshindrade och var sophantering ska placeras.

*Trafikkontoret* ser gärna att angöringsplats placeras 10 meter från minst en entré till varje hus i enighet med riktlinjerna ”Stockholm – en stad för alla”

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

##### ***Biltrafik***

*Föreslagen hastighet för Nykroppagatan följer beslutad hastighetsplan som Trafikkontoret tagit fram.*

##### ***Parkering***

*Varje ny fastighet ska omhänderta sitt eget parkeringsbehov samt parkeringsbehov för besökare. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att behovet av parkeringsplatser på stadens gator inte kommer att öka med denna exploatering.*

*Staden har en politisk ambition att minska biltrafik generellt och prioritera gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Förslaget speglar denna ambition. Trafikutredningen visar att Nykroppagatan dagtid till stor del används som en infartsparkering av bilister utifrån och att det därför finns utrymme att reglera antalet parkeringsplatser. Möjligheten till skapa fler parkeringsplatser längs Nykroppagatan och möjligheten att använda angöringsytorna för boendeparkering nattetid ses över till granskningen.*

*Brf Lurö kvartersmark justeras så att befintliga parkeringsplatser på stadens mark istället hamnar på föreningens mark.*

##### ***Gång- och cykeltrafik***

*Borttagandet av gångtunneln under Nykroppagatan föreslås i enighet med programmet för Farsta. Stadsbyggnadskontoret och stadsdelsförvaltningen bedömer att den uppleva tryggheten kommer öka när en mörk passage tas bort.*

*Planbeskrivningen kompletteras med cykeltal.*

*Hörnavskärningen i korsningen Nykroppagatan-Värmlandsvägen ses över och utökas.*

### **Kollektivtrafik**

*Busshållplatsernas föreslagna lägen ses över.*

*Staden arbetar hela tiden med att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Planområdet ligger inom influensområdet för nya tunnelbanan. Den nya tunnelbanan möjliggör att turtätheten på Farstalinjen kan ökas i framtiden.*

*Översiktsplanen för Stockholm anger att en pendeltågsstation vid Fagersjö skulle vara positivt för områdets kollektivtrafikförsörjning, men i dagsläget finns inget beslut om en ny pendeltågsstation. För att motivera en ny pendeltågsstation vid Fagersjö krävs en hög exploatering i dess närhet.*

*Gatusektionen är utformad för att busstrafik fortsättningsvis ska vara möjligt. Busstrafikens framkomlighet kommer säkerställas vid genomförandet.*

### **Tillgänglighet**

*Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare beskrivning angående tillgänglighet. Angöring till parkeringsgaragen studeras vidare och redovisas bättre i granskningshandlingarna.*

### **Teknisk försörjning**

#### **Dagvatten**

*Stadsdelsförvaltningen utgår från att dagvatten tas omhand i trädens växtbädd.*

#### **EI/Tele**

*Ellevio anger att befintliga ledningar i Forshagagatan, Nykroppagatan, Ölmevägen och Värmlandsvägen måste beaktas och kan behöva flyttas.*

*Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom planområdet. Om dessa behöver flyttas bekostas detta av initierande part.*

#### **Energiförsörjning**

*Ellevio behöver uppgradera befintlig elnätstation för att klara elförsörjningen av tillkommande bebyggelse. E-område behöver vid Svartlöga behöver utökas.*

**Avfallshantering**

*Trafikkontoret* anser att utrymme för avfallshantering behöver säkerhetsställas på kvartersmark och angöring till dessa ske via angöringsfickor så övrig trafik inte blockeras.

**Räddningstjänst**

*Storstockholms brandförsvaret (SSBF)* upplyser att enligt BBR bör avståndet mellan körbarväg och byggnadens angreppspunkt inte överstiga 50 meter. *SSBF* anger att om garage under jord planeras bör garagetaket vara körbart för att framkomligheten till bebyggelsen ska vara god. *SSBF* bedömer att alternativ utrymning med steg kommer nyttjas för en del av den planerade bebyggelsen, uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar är då ett krav. *SSBF* förordar dock utrymning utan räddningstjänstens hjälp genom implementering av Tr2-trapphus är att föredra. *SSBF* anser även att behovet av nya brandposter i området bör ses över vid planering av ny bebyggelse.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*En dagvattenutredning för allmän plats tas fram där hantering av dagvatten för allmän plats studeras närmare.*

*Ellevios och Skanovas synpunkter beaktas i den fortsatta processen.*

*Fortums befintliga e-området i korsningen Forshagagatan och Karlskogagatan lyfts in i denna detaljplan och utökas.*

*Placering av sophantering och angöring till dessa förtydligas till granskningsförslaget.*

*SSBF tillgänglighet och behovet av brandposter studeras vidare i den fortsatta processen.*

**Hälsa och säkerhet****Buller och vibrationer**

*Flera remissinstanser* anser att planområdet utsätts för buller från vägtrafik på Nykroppagatan och Magelungsvägen samt från spårtrafik på Nynäsbanan. *Länsstyrelsen* anger att de i kvarteret Lagnö riktvärdena för såväl ekvivalent som maximalnivåer överskrids på båda sidorna bebyggelsen, detta gäller särskilt hus 3 där riktvärdena överskrids för större delen av byggnaden.

*Länsstyrelsen* anser inte att föreslagna bullerdämpande åtgärder i form av fasadlokala tekniska lösningar är en godtagbar lösning i enighet med förordningen. *Länsstyrelsen* anser att en sida ska klara riktvärdena i sin helhet, eller åtminstone huvuddelen av fasaden. *Länsstyrelsen* anser att bebyggelsen behöver omarbetas så att



byggnaderna närmast järnvägsspåren får tillgång till en bullerskyddad sida utan bullerdämpande åtgärder i fasad.

*Länsstyrelsen* anser att bebyggelsens utformning med avseende på buller ska reglera på plankartan för att säkerställa att bebyggelsen blir lämplig ur ett hälsoperspektiv. *Länsstyrelsen* anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med en detaljerad redovisning av beräknade bullervärden och inte bara hänvisa till gjorda bullerutredningar. *Länsstyrelsen* anser även att beskrivningen behöver vara så pass detaljerad att den kan ligga till grund för föreläggande och förbud från tillståndsmyndigheten. *Trafikverket* anser att bullerutredningarna ska uppdateras som bygger på de nya prognossiffrorna för år 2040 avseende Nynäsbanan.

*Trafikförvaltningen* upplyser att busstrafik riskerar att orsaka störningar i form av lågfrekvent buller. *Trafikförvaltningen* anser att bullerutredningarna behöver kompletteras med en beskrivning av riskerna för störning av lågfrekvent buller samt högtalarutrop vid hållplatslägena.

#### Risk

*Länsstyrelsen* upplyser om att bebyggelsen ligger som närmast 35 meter från Nynäsbanan där transporter av farligt gods förekommer. *Länsstyrelsen* anger att kommunen har omformulerat respektive frångår en (åtgärden att fönster inom 50 meter från Nynäsbanan utförs i lägst härdat och/eller laminerat glas som klara uppvärmning till 300 grader under ca 30 minuter.) av de föreslagna riskreducerande åtgärderna i riskanalysen utan tydlig motivering. Innan granskningsskedet anser *Länsstyrelsen* att kommunen ska komplettera planbeskrivningen så att det framgår att det är ett avsiktligt val att inte införa alla föreslagna riskåtgärder. *Storstockholms brandförsvär* anser att kommunen ska beakta den föreslagna åtgärden som riskutredningen föreslog men att hela fasaden inklusive fönster inom 50 meter utförs i lägst brandteknisk klass EI30. *SSBF* anser att det är viktigt att Stockholms stad själva bedömer och aktivt tar ställning till om den förhöjda risken det innebär att uppföra bebyggelse invid Nynäsbanan är acceptabel för staden och vilka säkerhetshöjande åtgärder som ska genomföras och inte bara hänvisar till konsultens bedömning och förslag.

*Länsstyrelsen* upplyser att bestämmelserna b1 och b2 saknas på plankartan.

#### Ras och skred

*Länsstyrelsen* upplyser att i Länsstyrelsens WebbGIS förekommer det aksamhetsområden avseende skred inom delar och i angränsning

till planområdet. *Länsstyrelsen* anser att kommunen inte har beaktat de geotekniska riskerna i planbeskrivningen. *Länsstyrelsen* anser att kommunen behöver beskriva markens beskaffenhet och redogöra för de geotekniska förhållandena. *Länsstyrelsen* anser även att kommunen behöver klargöra och bedöma planområdets stabilitet och dess påverkan av angränsande markförhållanden. De anser att risker på lång och kort sikt, klimatförändringar och bebyggelsens livslängd behöver vägas in i denna bedömning.

*Länsstyrelsen* bekräftar att det vid kvarter vid Svartlöga förekommer det hög risk för översvämning. Då höjdsättningen är en förutsättning för att minska översvämningsrisken vid kv Svartlöga anser *Länsstyrelsen* att den ska inkluderas på plankartan.

#### Genomförande

*Brf Lagnö* är oroad för att kommande sprängningar kommer skada deras avloppsledningar som är känsliga för störningar.

*Fastighetsägare Lagnö* anger att Lagnö 2-8 är grundlagd på lera och redan drabbade av sättningar. Vid genomförande av detaljplanen finns en uppenbar risk för nya sättningar och sprickbildningar.

*Fastighetsägare Lagnö* förutsätter noggranna besiktningar för och efter byggnation görs.

#### Övrigt

*SSBF* upplyser om att bebyggelse placering nära spårtrafik kan medföra ökad suicidrisk anser brandförsvaret och att detta bör lyftas under planarbetet.

*Trafikförvaltningen* upplyser om att om detaljplanen möjliggör byggnader över 20 meter över mark ska detaljplanen skickas till LFV och berörd flygplats för synpunkter.

*Hyresgästföreningen* förutsätter att markradonutredningar görs.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

##### **Buller**

*Hus 3 vid Lagnö studeras vidare ur bullersynpunkt och bebyggelsens utformning regleras på plankartan om detta bedöms som nödvändigt för att säkerställa bebyggelsens lämplighet.*

*Avsnittet om buller utvecklas i planbeskrivningen i enighet med Länsstyrelsen yttrande. Bullerutredningarna uppdateras med ny prognos för vägtrafik och spårtrafik samt kompletteras med en beskrivning av riskerna av påverkan av lågfrekvent buller från buss vid hållplatslägena.*

**Risk**

*Ett sammanhängande stråk med bebyggelse längs med Nykroppagatan är viktig för att knyta samman Farsta med Magelungen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att med alla föreslagna riskåtgärder samt bebyggelsens placering på en höjd att det är lämpligt att placera bebyggelse inom 50 meter från Nynäsbanan.*

*Alla föreslagna riskåtgärder som riskutredningen föreslår tillämpas och tillförs plankartan. SSBF förslag att hela fasaden inklusive fönster inom 50 meter utförs i lägst brandteknisk klass EI30 tillämpas. Planbestämmelserna b1 och b2 tillförs plankartan.*

**Ras och skred**

*Staden tar fram en geo-utredning för planområdet för att beskriva markens beskaffenhet och för att redogöra för de geotekniska förhållandena.*

**Dagvatten**

*Dagvattensituationen ses över för hela planområdet och kvartersmarken vid kvarteret Svartlöga höjdsätts om detta bedöms nödvändigt för att säkerhetsställa planens genomförande.*

**Genomförande**

*Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att många oroar sig för störningar under byggtiden. Byggherrar och entreprenörer har gällande lagar och riktlinjer att förhålla sig till vid genomförandet och är ansvariga för eventuella skador som uppstår på befintlig bebyggelse. Vid sprängning görs riskanalyser och vibrationsmätare sätts upp för att mäta värden före respektive efter en eventuell sprängning.*

**Övrigt**

*Suicidrisk lyfts i det vidare arbetet.*

*Detaljplanen har sänts till Luftfartsverket som inte hade något att erinra. Detaljplanen bedöms därav inte behöva skickas till berörda flygplatser.*

*Markradon utreds i den geologiska utredningen.*

## Miljö- och klimataspekter

### Miljökonsekvenser

*Länsstyrelsen* delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

### Luftkvalitet

*Arbetsgrupp Nykroppagatan* efterfrågar mätningar av buller och luftföroreningar före och efter gatuflytt.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

*Länsstyrelsen* delar inte kommunens bedömning att planförslaget, med de föreslagna dagvattenåtgärderna inte kommer påverka Magelungens status negativt. De anger att de framtagna dagvattenutredningarna inte täcker in hela åtgärdsbehovet för planen. *Länsstyrelsen* anser att kommunen behöver redovisa att tillräcklig mycket fördröjning och rening av dagvattnet kommer vidtas så att planes exploatering inte försvårar att MKN i Magelungens kan följas. *Länsstyrelsen* anser att en sammanslagen fördröjningsvolym på minst 260 kubikmeter krävs för detaljplanens 1,3 ha. *Länsstyrelsen* anser inte att det är relevant att jämföra planens areal i relation till Magelungen avrinningsområde då fler detaljplaner påverkar Magelungen med dagvatten. Bortfallet av Nykroppagatans som argument för minskade antal hårdgjorda ytor håller inte då gatan finns kvar i nytt läge.

### Miljöföroreningar

*Länsstyrelsen* anger att det i Länsstyrelsens databas inte finns några kända föroreningar i området. *Länsstyrelsen* anser att planbeskrivningen ska kompletteras med information om hur eventuella föroreningar ska hanteras.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Bullerutredningarna uppdateras med nya prognoser och påverkan på befintlig bebyggelse beskrivs tydligare i planbeskrivningen till granskningen. En utredning gällande luftföroreningar tas fram till granskningen.*

*En dagvattenutredning för allmän plats tas fram. Gjorda dagvattenutredningar uppdateras enligt synpunkter från Länsstyrelsen gällande MKN.*

*Planbeskrivningen kompletteras med information om hur eventuella föroreningar ska hanteras.*

**Övriga frågor**

*Lantmäterimyndigheten* anger att illustrerad fasighetsbestämmelse på plankartan inte existerar.

*Stadsdelsförvaltningen* anser att plankartan otydlig, svårt att se skillnad på befintlig och ny gata och träd.

*Hyresgästföreningen* förespråkar fönster med bättre u-värde än 1.0 och förutsätter att billaddningsstationer planeras. *Arbetsgrupp Nykroppagatan* efterfrågar ett resonemang om solpaneler och växtbeklädda tak ur ett klimatperspektiv.

*Hyresgästföreningen* undrar hur fördelningen mellan lägenhetsfördelningen ser ut.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Illustrerad fastighetsbestämmelse justeras.*

*Plankartans illustrationslinjer ses över och förtydligas.*

*Stadsbyggnadskontoret ställer sig positiva till solpaneler, laddningsstationer för elbilar, bättre u-värden på fönster och gröna tak men är inget som regleras i detaljplanen.*

*Staden eftersträvar alltid en blandning av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar. Men detta är inget som regleras i detaljplanen.*

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda  
ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan nya och befintliga boende kunnat identifieras. Flera sakägare och boende är oroade för skuggning, insyn och brist på parkering samt efterfrågar att fler träd sparas.

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på förtätningen och anser att planförslagets tillkommande bostäder utgör ett lämpligt och värdefullt tillskott inom ramen för befintligt bebyggelsestruktur och infrastruktur. Projektet är en viktig del i att nå målet om 40 000 bostäder till år 2020 och ingår i nya tunnelbanans influensområde. Denna komplettering föreslås i enighet med stadens översiktsplan och program för Farsta och har därmed bedömts som lämpliga att komplettera.

Justeringar föreslås i alla kvarteren för att minska risken skuggning och insyn. Förändringarna kan innebära att antalet bostäder minskar i förslaget. Flera parkeringar föreslås tillskapas längs Nykroppagatan och möjligheten att värna fler träd studeras vidare.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Skuggning och insyn
- Bebyggelsen förhållningssätt till Nykroppagatan och Ölmevägen
- Parkering
- Dagvatten, risk, buller och luftföroreningar
- Naturvärden
- Geo och markstabilitet
- Bebyggelsens gestaltning vidareutvecklas

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Dillö omarbetas för att bryta ned skalan mot Ölmevägen och gården.
- Hammarös två östra lamellhus flyttas något västerut för att skapa ett större avstånd till befintlig bebyggelse.
- Byggnad vid Svartlöga i korsningen Nykroppagatan och Forshagagatan förkortas alternativt tas bort helt för att öka avståndet till befintlig bebyggelse.
- Hus 3 vid Lagnö förkortas med en byggnadssektion för att minska eventuella olägenheter för bakomliggande bebyggelse.
- Svartlöga och Lagnös takvolym bearbetas för att ta ned skalan mot angränsande bebyggelse
- Fler parkeringar tillskapas längs Nykroppagatan.
- Dagvatten- och bullerutredningar uppdateras och en dagvattenutredning för allmän plats tas fram.
- En geologisk utredning för allmänplats och kvartersmark tas fram.
- Solstudierna uppdateras och tydliggörs.
- E-område vid Forshagagatan tas med i denna detaljplan och utökas.
- Lurös kvartersmark justeras för att inrymma befintlig parkering.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar och kompletteringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

### **Inkomna synpunkter**

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2013-06730. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

### **Statliga och regionala myndigheter och förbund**

#### **Länsstyrelsen**

Planförslaget överensstämmer med inriktningen i översiktsplanen att komplettera med bostadsbebyggelse i ett kollektivtrafikhärläge och utveckla Farsta som tyngdpunkt.

Av 5 kap. 14 § PBL följer att länsstyrelsen under samrådet särskilt ska

- ta till vara och samordna statens intressen,
- verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser,
- verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt, och
- verka för att en bebyggelse eller ett byggnadsverk inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Under samrådet ska länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL samt i övrigt ge råd om tillämpningen av PBL om det behövs från allmän synpunkt.

#### **Sammanfattande bedömning**

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar medföra att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs samt att delar av bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa till följd av höga bullernivåer. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för vilka ytterligare åtgärder som avses genomföras för att miljö kvalitetsnormer för vatten ska kunna följas samt omarbета och säkerställa att planförslaget klarar gällande riktvärden för buller enligt efterföljande synpunkter. Länsstyrelsen har även synpunkter med anledning av transporter av farligt gods, markstabilitet, översvämningrisk och förorenad mark som kommunen behöver beakta.

Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

**Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL**

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

Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

**Miljökvalitetsnormer för vatten**

Planområdet ingår i Magelungens avrinningsområde dit dagvattnet leds via dagvattenledning. Kommunen gör i planbeskrivningen bedömningen att planförslaget med de föreslagna dagvattenåtgärderna inte kommer att påverka Magelungens status i negativ riktning. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning utan anser att exploateringen riskerar att försvåra att miljökvalitetsnormerna i Magelungen kan följas. Den föreslagna dagvattenhanteringen i de framtagna dagvattenutredningarna anses inte ha täckt in hela åtgärdsbehovet för planen. Länsstyrelsen anser att planen i sin helhet behöver fördröja dagvatten i enlighet med stadens åtgärdsnivå kopplad till dagvattenstrategin, dvs. 20 mm fördröjning på samtliga ytor och efterföljande rening som är bättre än endast sedimentering för att säkerställa att miljökvalitetsnormerna i Magelungen kan följas. Enligt Länsstyrelsen krävs vidare en sammanslagen fördröjningsvolym på minst 260 kubikmeter för att omhänderta dagvattnet för detaljplanens totala yta av 1,3 ha. Med hänsyn till ovanstående anser Länsstyrelsen att kommunen i det fortsatta planarbetet behöver redovisa att tillräckligt mycket fördröjning och rening av dagvatten kommer att vidtas så att planens exploatering inte försvårar att MKN i Magelungen kan följas.

**Övrigt**

Länsstyrelsen anser inte att det är en relevant jämförelse att hänvisa till planens areal i relation till sjöns avrinningsområde vid bedömningen om MKN kan följas eftersom detta inte är den enda detaljplanen som påverkar Magelungen med sitt dagvatten. Det är inte heller gångbart att använda bortfallet av nuvarande placeringen av Nykroppagatan som ett argument för att en mindre andel av planen kommer att vara hårdgjord, eftersom vägen kommer att finnas kvar på ny plats inom planområdet.

**Hälsa och säkerhet*****Buller***

Det framgår av planbeskrivningen att bebyggelsen ska klara riktvärden för buller enligt "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader". Det vill säga 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, eller om denna ljudnivå överskrids att minst hälften av bostadsrummen i en bostad är vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör



överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Planområdet utsätts för buller från vägtrafik på Nykroppagatan och Magelungsvägen samt från spårtrafik på Nynäsbanan. Flera av byggnaderna inom planområdet har en bullerutsatt sida med nivåer över 60 dBA ekvivalent ljudnivå och en bullerskyddad sida med nivåer under 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Genom att lägenheterna avses utformas genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot den bullerdämpade sidan eller genom att enkelsidiga lägenheter om högst 35 kvm anordnas mot gata där bullret understiger 65 dBA klaras bullerförordningens (2015:216) riktvärden för större delen av den tillkommande bebyggelsen. För bebyggelsen närmast järnvägsspåren längs Nykroppagatan i kv. Lagnö överskrider emellertid riktvärdena för såväl ekvivalent som maximalnivåer på båda sidor av bebyggelsen. Särskilt gäller detta för byggnaden vilken namnges som hus 3 i bullerutredningen (Structor 2016-08-22) för vilken riktvärdet överskrider för större delen av byggnaden. För att minst hälften av bostadsrummen i en bostad i denna byggnad ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden krävs bullerdämpande åtgärder i form av fasadlokala tekniska lösningar för bostäderna. Länsstyrelsen anser inte att det är en godtagbar lösning i enlighet med förordningen. Resultatet blir då inte att sidan i sin helhet klarar riktvärdet, utan riktvärdet klaras endast punktvis och då innanför exempelvis en inglasning.

Förordningen uttrycker att riktvärdena gäller vid fasad. Länsstyrelsen betraktar det som en sida som bör klara riktvärdena i sin helhet, eller åtminstone huvuddelen av fasaden. Bullerdämpande åtgärder som möjliggör att riktvärdena uppnås lokalt utanför fönster bör endast användas mycket restriktivt. Syftet med en bullerskyddad sida är att boendemiljön helhetsmässigt ska bli acceptabel då riktvärdet tillåts överskridas, ibland kraftigt, på den mest bullerexponerade sidan. De boende ska bland annat kunna vädra fritt mot en sida i bostaden utan att de blir störda när vädring sker och i kombination med en uteplats (om sådan anordnas) med ljudnivåer på 50 dBA kan helheten bli bra, trots höga värden på en av bostadens fasadsidor.

Länsstyrelsen anser sammantaget med hänsyn till ovanstående att kommunen behöver omarbeta bebyggelsens utformning, eller på annat sätt hantera bullret med storskaliga skyddsåtgärder, så att bostäderna närmast järnvägsspåren längs Nykroppagatan får tillgång till en bullerskyddad sida utan bullerdämpande åtgärder i form av fasadlokala tekniska lösningar.

### **Reglering i detaljplan**

Länsstyrelsen anser att kommunen ska reglera bebyggelsens utformning med avseende på buller på plankartan. Enligt

Länsstyrelsen behövs det för att säkerställa att bebyggelsen blir lämplig ur ett hälsoperspektiv. Detta är angeläget i områden där uppmätta bullervärden ligger nära, tangerar eller ligger över trafikbullerförordningens riktvärden. I sådana lägen kan en fri utformning annars innebära att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa enligt 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att ta del av Boverkets temadel i PBL Kunskapsbanken, om buller vid detaljplanering. Där finns förslag på lagenliga planbestämmelser med anledning av buller.

### **Redovisning i planbeskrivning**

Planområdet är som nämnt ovan mycket bullerutsatt. I ett sådant läge är det viktigt att kommunen enlighet med 4 kap 33 a § PBL gör en utförlig redovisning av beräknade bullervärden i själva planbeskrivningen, och inte endast redovisar detta i underliggande bullerutredning. Redovisningen i planbeskrivningen behöver vara så pass detaljerad att den kan ligga till grund för förelägganden och förbud från tillsynsmyndigheten med avseende på buller i enlighet med 26 kap. 9 a § miljöbalken.

### **Farligt gods**

Transporter av farligt gods förekommer på Nynäsbanan, som ligger ca 35 meter från hörnet på den närmaste byggnaden, samt på Magelungsvägen drygt 40 m från bebyggelsen. I den riskanalys som tagits fram (Brandskyddslaget 2016-08-15) är slutsatsen att det behöver vidtas vissa riskreducerande åtgärder för byggnader inom 50 m från Nynäsbanan bl.a. beroende på risknivån avseende brännbara gaser. För att hantera riskerna reglerar kommunen bebyggelsens utformning på plankartan genom:

- b1 Friskluftsintag ska placeras på ett avstånd om minst 50 meter från Nynäsbanan.
- b2 Fasader som ligger inom ett avstånd av 50 meter från Nynäsbanan skall utformas i obrännbart material.

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen har omformulerat respektive frångår några av de föreslagna riskreducerande åtgärderna i riskanalysen utan tydlig motivering. Innan granskningsskedet behöver kommunen komplettera planbeskrivningen så att det framgår att det är ett avsiktligt val, utifrån de olyckskonsekvenser som föreligger, att inte införa fler riskreducerande åtgärder än vad som nu regleras. Vad Länsstyrelsen kan se är inte heller beteckningarna b1 och b2 utmärkta i plankartan över bostadsbebyggelsen.

### **Markstabilitet**

Enligt PBL åligger det kommunen att utreda markens lämplighet utifrån bland annat risken för ras, skred, översvämning och erosion. I detaljplanen ska det vara klarlagt om markanvändningen är

lämplig utifrån geotekniska aspekter. I Länsstyrelsens WebbGIS förekommer aktsamhetsområden avseende skred inom delar av planområdet samt i anslutning till planområdet. Kommunen har inte beaktat de geotekniska riskerna i planbeskrivningen.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva markens beskaffenhet och redogöra för de geotekniska förhållandena. Kommunen behöver vidare klargöra och bedöma planområdets stabilitet, inklusive om planområdet kan påverkas av omgivande förutsättningar. I denna bedömning behöver risker på kort och lång sikt, effekter av klimatförändringar och tidsperspektiv (minst bebyggelsens/anläggningens förväntade livslängd) vägas in. Kommunen bör exempelvis beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer.

### **Översvämningsrisk**

Inom planområdet förekommer ett lågpunktsområde i den nordvästra delen. I planbeskrivningen anges att det för detta lågpunktsområde är maximal risk för översvämnning vid gångtunneln under Nykroppagatan vid kvarteret Svartlöga. Då denna tunnel ska tas bort samtidigt som marknivåerna anpassas för att möjliggöra avrinning längs Nykroppagatan bedömer kommunen att översvämningsrisken i området upphör. Eftersom höjdsättningen av marknivån är en förutsättning för att minska översvämningsrisken anser Länsstyrelsen att den ska inkluderas på plankartan.

### **Förorenade områden**

I Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden "EBH-stödet" finns inga objekt registrerade inom planområdet. Det kan dock finnas föroreningar som Länsstyrelsen inte har kännedom om, exempelvis i fyllnadsmassor. Länsstyrelsen anser dock att kommunen ska komplettera planbeskrivningen med information om hur eventuella föroreningar inom planområdet ska hanteras. Eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

### **Rådgivande/övriga synpunkter**

#### *Naturvärden*

Länsstyrelsen har med anledning av förekommande naturvärden inom planområdet följande synpunkter och information:

- Inom planområdet förekommer blåsippa som är fridlyst. Sett till att blåsippan är allmänt förekommande i länet gör Länsstyrelsen bedömningen att planförslaget inte försvåra upprätthållandet av artens bevarandestatus och är därmed inte förbjuden enligt artskyddsförordningen.
- Inom planområdet finns alléer som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet. Om det finns en risk att exploateringsföretaget kan komma skada naturmiljön, krävs

- dispens från biotopskyddsbestämmelserna. Exempel på åtgärder som generellt kräver dispens är kraftigare beskärning av grenar och rötter samt avverkning. Dispens från biotopskyddsbestämmelserna sökes hos Länsstyrelsen.
- Ekar, men även äldre tallar, är värdefulla för bevarandet av den biologiska mångfalden, framför allt i tätorter. Generellt sett är det svårt att tillskapa dessa värden genom planterade träd. Både ek och tall, men även andra grov/äldre träd, bör så långt som möjligt sparas inom planområdet.
  - Det är positivt att planbestämmelsen n1 införts men vad Länsstyrelsen kan notera omfattas enbart fem träd av bestämmelsen. För att säkerställa att så många värdefulla träd som möjligt sparas och att spridningsstråken inte utarmas inom området bör bestämmelsen n1 gälla för samtliga skyddsvärda träd som avses att sparas.
  - Under genomförandetiden bör träd som avses att sparas skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål.
  - De anpassningar och åtgärder som föreslås i naturvärdesinventeringen (Ekologigruppen 2016-06-27) bör så långt som möjligt följas och genomföras.

### **Behovsbedömning**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan.

### **Storstockholms lokaltrafik (SL)**

Trafikförvaltningen ställer sig negativ till en flytt av hållplatsen, detta skulle innebära att boende längs Värmlandsvägen får ännu längre till linje 165 som är deras huvudlinje under lågtrafik. En förutsättning för att flytta hållplatsen är även att en ny hållplats tillkommer på Forshagavägen eftersom linje 185 inte kan angöra den flyttade hållplats eftersom linjen svänger av vid Forshagavägen. Trafikförvaltningen önskar att staden preciserar vart de vill flytta hållplatsen för att kunna göra en bedömning av påverkan.

### **Framkomlighet**

För att trafikförvaltningen ska kunna upprätthålla en god kollektivtrafik bör riktlinjerna i RiPlan och RiBuss följas. Om de inte följs finns en risk att sträckan inte kommer trafikeras med buss i framtiden. Det behöver säkerställas att verksamheterna i bottenplan inte innebär felparkeringar som hindrar busstrafikens framkomlighet. Det är dessutom viktigt att busstrafikens framkomlighet säkras under byggtiden och när området är färdigbyggt. Om det finns en risk att framkomligheten påverkas vill vi vara med i en tidig dialog kring detta.

**Buller**

För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, särskilt i uppförsbacke, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Dessutom har bussar som trafikerar en hållplats, där mer än en linje går, externa högtalarutrop som kan innebära störning till omgivningen. Busshållplatserna har även s.k. pratörer med talad information om kommande bussavgångar. Därmed anser Trafikförvaltningen att planbeskrivningen och bullerutredningen behöver kompletteras med en beskrivning av riskerna för störning av det lågfrekventa bullret samt högtalarutrop vid hållplatslägen. Trafikförvaltningen anser dessutom att bostäder bör utformas så att Folkhälsomyndighetens riktvärden avseende lågfrekvent buller inomhus innehålls i sovrum. Riktvärdena kan innehållas t.ex. genom att förlägga sovrum mot mindre bullerutsatt sida

**Storstockholms Brandförsvär**

Detta yttrande behandlar hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser.

**Hantering av olycksrisker**

Följande typer av olycksrisker har SSBF beaktat vid denna riskidentifiering:

- Transport av farligt gods (väg/järnväg)
- Riskfylld verksamhet
- Spårbunden trafik och urspårnings risk
- Suicidrisk

Avståndet mellan bensinstationen vid Farstavägen och de nya bostäderna har ökat då bebyggelsen närmast Farstavägen har utgått. SSBF gör bedömningen att riskkällan bensinstationen inte behöver utredas vidare förutsatt att inga av dessa transporter nyttjar Nykroppagatan.

Med anledning av dessa förändringar av planområdet har en riskanalys genomförts av Brandskyddslaget, "Detaljerad riskanalys, Nykroppagatan Stockholms kommun" daterad 2016- 08-15. I riskanalysen har Brandskyddslaget identifierat ett antal risker som kan påverka risknivån inom planområdet och även föreslagit säkerhetshöjande åtgärder för att minska riskernas påverkan i området.

Av dessa föreslagna säkerhetshöjande åtgärder har alla utom ett beaktas i planbestämmelserna. (SSBF förutsätter även att obebyggda ytor inom 25 meter från Nynäsbanan utförs så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.) Det som inte finns med är förslaget om att fönster inom 50 meter från Nynäsbanan utförs i lägst härdat och/eller laminerat glas som klarar uppvärmning till 300 grader under ca 30 minuter. SSBF föreslår dock ett utförande

där hela fasaden inklusive fönster inom dessa 50 meter utförs i lägst brandteknisk klass EI30. Utförande i EI30 klass är tydligare och enklare att följa upp i byggprocessen och framtid. SSBF anser att genomförande av rubricerad detaljplan innebär en förhöjd risk som bör beaktas.

Väljer SBK att genomföra rubricerade detaljplan enligt bifogade handlingar med stöd av genomförda riskanalys bör samtliga föreslagna säkerhetshöjande åtgärder beaktas i alla delar. Det är särskilt viktigt att SBK/Stockholms stad själva bedömer och tar ställning till om den förhöjda risk som det innebär att uppföra bebyggelsen som beskrivs är acceptabel för staden och vilka säkerhetshöjande åtgärder som skall genomföras. Det är viktigt att staden tar ett aktivt beslut i frågan och inte bara hänvisar till konsultens bedömning och förslag.

I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

### **Suicidrisk**

I och med att det inom planområdet planeras för bl.a. spårområdesnära bebyggelse vilka kan medföra risk för suicid, anser SSBF att frågan vad gäller suicidrisk bör lyftas under planarbetet. Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning med mera.

### **Möjlighet till räddningsinsatser**

#### *Framkomlighet/Tillgänglighet*

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler<sup>4</sup> bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer och tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan. För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-095 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg. Om garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras - antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

*Stegutrymning/ Åtkomlighet*

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från en del av den planerade bebyggelsen. Om så är fallet bör det i planprocessen säkerställas att framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning är möjlig. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF vill dock poängtera att utrymning utan räddningstjänstens hjälp, förslagsvis genom implementering av Tr2-trapphus, är att föredra. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-096•

*Brandvatten*

Vid planering av ny bebyggelse och ändring av befintlig bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet.

**Övrigt**

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

**Trafikverket**

Området kommer att utsättas för mycket höga bullernivåer. Det är avgörande att den nya bullerförordningen och dess riktvärden klaras för samtliga bostäder. Trafikverket anser att en ny bullerutredning måste tas fram som bygger på de nya prognossiffrorna för år 2040 avseende Nynäsbanan. Utifrån dessa prognossiffror ska bullerutredningen påvisa att det är möjligt att bygga på aviserad plats. Möjliggör en detaljplan att byggnader kan byggas över 20 meter över marken ska detaljplanen skickas för synpunkter till LFV samt till berörda flygplatser. I detta fall ska detaljplanen skickas till Swedavia för synpunkter då de är ägare av riksintresseflygplatserna Bromma och Arlanda.

**Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra mot detaljplanen.

**Luftfartsverket**

LFV har inget att erinra mot detaljplanen.

**Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar****Lantmäterimyndigheten**

”Illustrerad fastighetsindelingsbestämmelse” existerar inte. Om man vill illustrera en gräns bör det vara ”illustrerad fastighetsgräns”. I övrigt har Lantmäterimyndigheten ingen erinran mot planförslaget.

**Stadsdelsnämnden****Sammanfattning**

Förvaltningen är i det stora hela positiv till förslaget men det finns brister vad gäller exempelvis bostadsgårdar och bevarande av träd. Det är många bostäder som planeras men förvaltningar saknar en förskola i förslaget. Även om det planeras för mindre lägenheter så kommer det att flytta in barnfamiljer i de nya husen.

**Förvaltningens synpunkter och förslag**

Ett välbesökt samrådsmöte med ett sextiotal deltagare hölls den 13 mars. Frågor som diskuterades var bland annat parkering och byggnation invid radhusen i kvarteret Lagnö.

Förslaget till detaljplan ingår i programmet för Tyngdpunkt Farstas som beslutades i stadsbyggnadsnämnden i juni 2016.

Förvaltningen är i det stora hela positiv till förslaget men anser att det bland annat finns brister vad gäller bostadsgårdar och bevarande av träd, liksom det finns frågetecken vad gäller parkeringstal för bilar. Förvaltningen är positiv till att de tillkommande bostäderna har blandade upplåtelseformer.

**Byggnation**

Lamellhuset på Ölmevägen placeras på en asfalterad parkeringsytas om är dåligt utnyttjad idag. Förvaltningen anser det utmärkt att en redan hårdgjord yta tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Nurfart till ett garageläggs vid den södra gaveln av bostadshuset vilket dock inte framgår tydligt i förslaget. Huset placeras på behörigt avstånd, över 30 meter, från bostadshuset på andra sidan Ölmevägen. Fasadmateriell och kulör är inte beskrivet. Förvaltningen utgår ifrån att det anpassas efter befintliga byggnader.

De tre bostads hus som ska uppföras på Nykroppagatan, söder om Familjebostädernas lamellhus, följer konceptet för Stockholmshus. Utformningen sker enligt allmännyttans gemensamt framtagna gestaltungsprogram. Fasadkulörer, fönster, balkonger med mera följer programmet med vissa variationer. Även här sker exploateringen till största delen på hårdgjord yta vilket är en bra plats för bostadskomplettering enligt förvaltningen. Gaveln på förslaget hus längst österut mot Farstavägen är placerat endast cirka 15 meter söder om befintligt hus. Boende i befintligt hus har balkonger mitt emot planerat hus och blir negativt påverkade av både insyn och skugga. Förvaltningen gör därför bedömningen att placeringen bör ses över.

Bostäderna vid Nykroppagatan-Värmlandsvägen-Forshagagatan föreslås av byggherren innehålla smålägenheter om 35 kvadratmeter. Förvaltningen har inga invändningar mot placeringen av bostadshusen men är något tveksam till utformningen. Husen kommer att förses med entrébalkonger, loftgångar, och lägenheterna i sockelvåningen kommer att ha lägenhetsdörrar direkt ut mot gatan.



Ur trygghetssynpunkt kan detta vara tveksamt och loftgångar blir inte mer attraktiva av att benämnas entrébalkonger.

Husen uppförs i 3 – 4 våningar förutom en del om 8 våningar i hörnet Nykroppagatan-Värmlandsvägen. Förvaltningen anser att högdelen bör sänkas några våningar för att anpassas till radhusområdet. Fasadmaterial och kulör framgår inte av förslaget men ska enligt byggherren vara någon form av skivmaterial. Förvaltningens uppfattning är att trä kan vara ett alternativ. Vid Forshagagatan placeras en ramp till garaget under bostadshuset. Utformningen av ramp och ner fart är bristfälligt illustrerad i förslaget.

### **Bostadsgårdar**

Boende i förslaget hus på Ölmevägen får tillgång till befintlig gård där det finns grönytor och viss lekutrustning. Till övriga bostadshus i förslaget saknas i princip användbara utemiljöer för både barn och vuxna vilket förvaltningen ser som en stor brist. Uteytorna upptas mestadels av cykelparkering och sophantering och vid Stockholmshuset på Nykroppagatan kombineras det med parkeringsplatser och garageutfarter.

### **Mobilitet**

Plankartan är otydlig med var gränser går för Nykroppagatans gång- och cykelbanor samt även för gatans utbredning mot den södra sidan. Det hade varit enklare att förstå det framtida gaturummet om befintliga träd inte illustrerades så att de hamnar mitt i gatans körfält. Nykroppagatan föreslås försees med dubbelriktad cykelbana och gångbana på den södra sidan och angöring och gångbana på den norra. Som förvaltningen förstår det blir gatusektionen oförändrad på bredden men omdisponeras vilket ger mindre utrymme för bilar och mer plats för cyklisterna och gående vilket förvaltningen är positiv till. Med bostadshus ut mot gatan kan antas att gaturummet också blir befolkat och tryggare än vad det är nu. Idag är det kantstensparkering på båda sidor om Nykroppagatan. Lågt räknat försvinner ett fyrtiotal parkeringsplatser. I tillkommande bebyggelse föreslås ett parkeringstal mellan 0,45 och 0,27 platser per lägenhet efter byggherrarnas mobilitetslösningar. Kombinationen med att ta bort befintliga parkeringsplatser och mycket låga parkeringstal i ny bebyggelse gör att det finns risk för brist på parkering enligt förvaltningen.

Gångvägen söder om radhusen i kvarteret Lagnö dras om vilket kan förmodas påverka ett antal träd, något som dock inte nämns i förslaget. Gångbanan vid kvarteret Svartlöga tas bort liksom gångtunneln under Nykroppagatan. Förslaget att ta bort gångtunneln finns med i beslutat program om Tyngdpunkt Farsta.

Förvaltningen anser att det är bra att gångtunneln försvinner och ersätts av ett övergångsställe. Mörka tider under året är

gångtunneln en otrygg passage.

Cykelparkering kommer att finnas både utomhus och inomhus. Förvaltningen saknar dock cykeltal per lägenhet vilket brukar anges i planförslag.

### **Tillgänglighet och avfallshantering**

Tillgängligheten omnämns kortfattat i förslaget. Tre markparkeringsplatser för funktionsvarierade ska ordnas vid kvarteret Svartlöga. I övriga delar av förslaget förefaller parkering för funktionsvarierade saknas vilket bör åtgärdas enligt förvaltningen. Soppkassuner placeras ovan mark och hämtning av avfall sker maskinellt. Var kassunerna placeras kan vara av betydelse men är inte tydligt beskrivet i planen.

### **Ljusförhållanden**

Samtliga föreslagna bostadshus påverkar ljusförhållanden för befintliga bostäder. Illustrationerna av utförd solstudie är ottydliga och visar bara förhållandena under mars. Förvaltningen hade önskat mer informativt material för att kunna ha en uppfattning i vilken omfattning den nya bebyggelsen påverkar.

### **Natur och grönkompensation**

I planen skyddas fem träd i kvarteret Hammarö vilket är bra. Förvaltningen anser att det också är mycket viktigt att merparten av träden på bergknallen i den västra delen av park marken och kvarteret Hammarö sparas. Även vid kvarteret Lagnö bör så många träd som möjligt stå kvar, inte bara de som står mellan de planerade husen.

Föreslagen grönkompensation med trädplantering längs Nykroppagatan är bra. Förvaltningen utgår ifrån att dagvatten tas om hand i trädens växtbäddar.

### **Övrigt**

Det är cirka 240 bostäders om planeras men inga förskolor finns med i förslaget. Vid planering av förskolor är riktvärdet 25 platser per 100 bostäder. För detta förslag innebär det omkring 70 platser. Även om det byggs små bostäder så kommer det att flytta in barnfamiljer och en brist på förskoleplatser kan komma att uppstå i centrala Farsta. Detta kan i bästa fall lösas med att detaljplanen för Sunneplan vinner laga kraft i närtid och planerad förskola inom den planen kan byggas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

### **Beslut**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Miljökvalitetsnormerna för vatten klaras

## 2. Bullerförordningens riktvärden klaras för kv. Lagnö

### **Motivering**

MHNs sammanvägda bedömning av detaljplanens miljö- och hälsopåverkan är att handlingarna inte tillräckligt tydligt redovisar hur miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas samt hur bullerförordningens riktvärden kan efterlevas inom alla delar av kv. Lagnö.

MHN anser att handlingarna bör kompletteras och tydliggöra hur den tillkommande bebyggelsen inte riskerar att försvåra Magelungens kvalitetskrav om god ekologisk status till år 2027. Vidare anser MHN att handlingarna bör kompletteras med fördjupade studier för att redogöra hur särskilda åtgärder som t.ex. lokal bullerskärm och planlösning kan utformas för att klara bullerförordningens riktvärden.

### **Miljökvalitetsnormerna för vatten**

I samband med planarbetet har tre dagvattenutredningar tagits fram, en för respektive kvarter – Svartlöga/Lagnö, Hammarö och Dillö. Föreslagen dagvattenhantering sammanställs i planbeskrivningen som sammanfattar dagvattenhanteringen som att stadens åtgärdsnivå efterlevs.

MHN kan konstatera att utredningarna är av varierad kvalitet och vill göra ett generellt tydliggörande om att vattenförekomst Magelungens ekologiska status är beslutad otillfredsställande (VISS 2018-03-15). Vidare vill MHN tydliggöra att RTKs riktvärden från år 2009 inte har samöre med Magelungens förbättringsbehov för att nå god ekologisk status till år 2027 och bör därför inte användas som referens i dagvattenutredningar för huruvida aktuell vattenförekomst status risker försämrats.

Miljöförvaltningen arbetar med ett Lokalt åtgärdsprogram för Magelungen som beräknas beslutas i MHN under december år 2018. I arbetet har förbättringsbehovet för fosfor identifierats till 43 µg/l för tillrinnande vatten. MHN kan konstatera att föreslagen dagvattenhantering, inom samtliga kvarter, inte klarar att rena dagvattnet efter identifierat reningsbehov. Vidare konstaterar MHN att dagvattenutredningarna och föreslagna dagvattenlösningar inte förhåller sig till stadens åtgärdsnivå för omhändertagande av dagvatten.

Dagvattenanläggningar ska dimensioneras med en våtvolum på 20 mm och ha en mer långtgående rening än sedimentation, men avsteg kan medges i särskilda fall. Dagvattenanläggningarna ska utrustas med bräddfunktion så att även flöden som överskrider 20 mm kan hanteras och rinna av på markytan utan att orsaka skada. Åtgärdsnivå är framtagen för att dagvatten ska renas tillräckligt vid ny- och större ombyggnation, så att varje delområde tar sin andel av

att miljökvalitetsnormerna kan följas inom stadens vattenförekomster.

I enstaka fall kan ytterligare rening dock vara nödvändig p.g.a. lokala förhållanden, vilket i så fall ska framgå av dagvattenutredningen. I vissa fall kan det av praktiska skäl vara nödvändigt att lösa denna kompletterande rening utanför planområdet, men då måste det säkerställas att detta genomförs. Beträffande kv. Dillö innebär detaljplanen att befintlig parkeringsyta bebyggs med bostäder med underliggande garage. I dagvattenutredningen presenteras varken åtgärd för omhändertagande av dagvatten, än heller föroreningsberäkningar. MHN vill upplysa om trots att den förändrade markanvändningen i sig innebär mindre föroreningar måste dagvattnet från kvartersmark omhändertas. T.ex. redogörs att befintlig bostadsgård utgör en lågpunkt där vatten riskerar ansamlas vid skyfall. Enligt MHN är denna plats tillsynes god för t.ex. en regnträdgård för rening och fördröjning av dagvatten samtidigt som skyfallsproblematiken kan säkerställas.

Bullerförordningen riktvärden för kv. Lagnö. I samband med planarbetet har tre trafikbullerutredningar genomförts, en för respektive kvarter. MHN kan bl.a. konstatera att trafikuppgifterna skiljer sig mellan två av tre utredningar och vill betona vikten av att samtliga utredare utgår ifrån samma beräkningsunderlag (som levereras av trafikkontoret) bl.a. för att minimera missförstånd och osäkerheter i tolkningen av beräkningsresultaten.

Beträffande föreslagen bebyggelse inom delar av kv. Lagnö konstateras att bullerförordningens riktvärden överskrids för såväl ekvivalent- som maximalnivåer på båda sidor av bebyggelsen. För att möjliggöra en luddämpad sida och tillgång till en tyst uteplats krävs särskilda åtgärder. Exempel på åtgärder som nämns i utredningen är fasadnära bullerskyddsskärmar, spårnära skärmar, vädringsfönster i burspråk m.m. Utredningen preciserar varken förslag på lokalisering av åtgärd eller förväntade ljudnivåer efter genomförd åtgärd.

MHN anser att handlingarna bör kompletteras med fördjupade analyser beträffande vilka åtgärder som föreslås vidtas för att klara bullerförordningens riktvärden. MHN vill upplysa om att det idag finns en bullerskärm vid Nynäsbanan och att den bör inkluderas i beräkningarna. Det är även önskvärt att tydliggöra hur mycket av bullerbelastningen som härrör från Nykroppagatan respektive Magelungsvägen och Nynäsbanan och utifrån det resonera om och var åtgärder/skärmning gör bäst nytta. Vidare vill MHN tydliggöra att vädringsbara fönster i burspråk inte är åtgärd för att skapa tyst sida vid fasad.

### **Översvämningsrisker vid skyfall**

Vid befintlig gångtunnel under Nykroppagatan samt vid befintliga parkeringar nordväst om kv. Svartlöga finns idag en hög risk för översvämning enligt stadens skyfallskartering. Planförslaget innebär att gångtunneln tas bort och ersätts med bostadsbebyggelse. Genom att anpassa marknivåerna för den tillkommande bebyggelsen möjliggörs avrinning längs Nykroppagatan istället. Ansatsen om att nyttja Nykroppagatan som sekundär avrinning vid kraftiga skyfall anser MHN är god. Däremot bör konsekvenserna av att omleda avrinningen vid kraftiga skyfall utvecklas och beskrivas tydligare och om det krävs särskild åtgärd för att inte orsaka olägenheter för annan bebyggelse eller infrastruktur. Det kan vara nödvändigt att tillskapa fördröjningsvolymmer t.ex. i form av nedsänkta växtbäddar innan vidare avledning till dagvattenledning.

### **Trafikkontoret**

Trafikkontoret anser att planförslaget innebär ett positivt tillägg till bebyggelsen i centrala Farsta. Förslaget följer inriktningen i Tyngdpunkt Farsta. Planområdet ligger i ett bra kollektivtrafikläge. Inom planområdet föreslås ett delvis nytt läge och ny sektion för Nykroppagatan som följer framkomlighetsstrategins principer om hållbart resande och yteffektiva gaturum.

### **Gator och trafik**

Positivt att det i cykelplanen utpekade huvudstråket längs gatan föreslås byggas ut med genomförandet av detaljplanen. För Nykroppagatan föreslås en sänkning av hastigheten från 50 km/h till 40 km/h med genomförandet av hastighetsplanen i Farsta.

I korsningen Nykroppagatan-Värmlandsvägen tycks föreslagen hörnavskärning inte vara tillräcklig för att medge önskad gatuutformning. Trafikkontoret föreslår att användningsgränsen för GATA flyttas österut för att medge god framkomlighet för både fotgängare och driftfordon samt förbättrad sikt i korsningen.

Trafikkontoret ser gärna att angöringsplats ordnas inom 10 meter från minst en entré till varje hus och verksamhet i enlighet med riktlinjerna i "Stockholm - en stad för alla". Med hänsyn till höjdnivåerna omkring Nykroppagatans nya läge samt gatans nya karaktär anser trafikkontoret att ett övergångsställe i plan passar bättre i enlighet med förslaget.

### **Parkering**

En stor del av den befintliga kantstensparkeringen längs Nykroppagatan utgår med det nya planförslaget. De platser som iordningsställs bör prioriteras för angöring, sophantering, lastning och lossning samt korttidsparkering. För boendeparkering med bil används projektspecifika parkeringstal. Planmaterialet ger en tydlig redovisning av gjorda ställningstaganden kring boendeparkering

och kontoret anser att parkeringstalen ser rimliga ut för respektive fastighet. Trafikkontoret saknar cykelparkeringstal för den tillkommande bebyggelsen. Ett cykelparkeringstal bör anges utifrån riktlinjerna i "Cykelparkeringstal vid nyproduktion".

Cykelparkeringsplatserna bör utrustas med ramlåsning, väderskyddat samt tillgängligt för en smidig passage till och från gatumiljön.

### **Avfall**

Utrymme för avfallshantering behöver säkerställas på kvartersmarken. Angöring bör vid dessa platser ske via angöringsfickor så att körbanan inte blockeras av hämtfordon.

### **Fastighetskontoret**

Fastighetskontoret förvaltar ett träningsboende för personer med stöd i boendet inom fastigheten Svartlöga 1, Värmlandsgatan 389. En av de föreslagna huskropparna längs med Nykroppagatan och Forshagagatan är tänkt att placeras förhållandevis nära den aktuella bygganden. Med tanke på boendets karaktär är Fastighetskontoret angeläget att de berörda boendevillkor inte försämrats genom förslaget, vad gäller insyn, dags- och solljus.

### **Exploateringskontoret**

Exploateringskontoret har ingen erinran.

### **Stockholms stadsmuseum**

Stadsmuseet tillstyrker förslaget förutsatt att byggnadshöjddema anpassas efter befintlig bebyggelse.

### **Bakgrund**

Stadsmuseet har i föregående behovsbedömning anfört att det kan vara möjligt att bebygga det aktuella området under fortsättningen att ny bebyggelse inte blir högre än den befintliga.

### **Stadsmuseets synpunkter**

Stadsmuseet tillstyrker förslaget förutsatt att en fortsatt förtätning av området sker med hänsyn till gatubildens naturprägel. Ny bebyggelse bör anpassas med förgårdsmark. De föreslagna bostadshusens utformning innebär ett nytt inslag i området. Stadsmuseet bedömer dock att de kan integreras i miljön genom att volym, kulörer och material anpassas efter omkringliggande bebyggelse. På ett sådant sätt kan övergången mellan en mer stadsmässigt placerad bebyggelse utmed Nykroppagatan och den småskaliga radhusbebyggelsens kvaliteter integreras på ett acceptabelt sätt ur kulturhistorisk synvinkel.

### **Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

Skönhetsrådet ställer sig överlag positivt till detaljplanen och förslaget att omforma Nykroppagatan till en stadsgata. Rådet saknar dock den helhet som det föregående programmet uppvisade genom den rumslighet som då föreslogs vid gatans möte med Farstavägen. Att den aktuella detaljplanen utelämnat denna del gör

stadsgaturmotivet mindre trovärdigt och skapar en front av ny bebyggelse på gatans ena sida som är dåligt kopplad mot Farsta centrum. Under rådets möte diskuterades också den oro som närboende visat angående minskningen av parkeringsplatser. Läget nära allmänna kommunikationer i centrum kan visserligen bidra till att minska behovet av bil som transportmedel men noggranna beräkningar behöver göras så att uppställningen av bilar inte bara flyttas till näraliggande områden.

#### *Svartlöga och Lagnö*

Stadsplanetanken bakom planförslaget är att Nykroppagatan ska upplevas som en stadsgata. För att detta ska kunna uppnås måste byggnaderna både utformas och placeras så att visionen kan förverkligas. Rådet anser att planförslaget inte i alla delar lägger grunden för detta. Först och främst måste bebyggelsen följa Nykroppagatans kurvatur. De föreslagna byggnaderna i kvarteren Svartlöga och Lagnö släpper i vissa lägen kontakten med gatans dragning och planformen tillåts bli viktigare än respektive byggnads relation till gatan. Enligt rådets uppfattning främjar inte en sådan placering av volymerna den upplevelse av stadsgata som ju planen syftar till att skapa. Utgångspunkten måste vara att husen är med och formar gatan. Dilemmat, så som rådet ser det, är att önskan att låsa principen för saxning av volymerna i ett senare skede kan bli hämmande i stället för stödjande när det gäller att få volymerna att följa gatans gest. Detaljplanen måste därför ge utrymme för att placeringen av byggnadskropparnas läge kan justeras i ett sent skede, alternativt att respektive projekt ritas klart innan detaljplanen fastställs så att det inte uppstår problem med byggnadernas relation till gatan när de väl ska uppföras. Vad gäller byggnadshöjder och utformning i kvarteren anser rådet att högdelen bör utgå. Volymen markerar ingen centrumbildning och ska därför inte utmärka sig i gatusträckningen. I övrigt har rådet ingen erinran vad gäller byggnadernas gestaltning.

#### *Hammarö*

Rådet anser att husens volymer, höjder och placering längs gatan är välgörande. Däremot konstaterar rådet att som hustyp betraktat blir stockholmshusen udda i Farstas bebyggda miljö. Stockholmshusens gestaltning kan sägas vara en nytolkning av 1940- och 50-talets bebyggelse. I stadsdelar som Farsta, där arkitekturen utvecklats ur 50-talets småskalighet till en sakligare och stramare arkitektur blir stockholmshusen disharmoniska. Ur ett stadsbildsperspektiv finner därför rådet platsen mindre lämplig för stockholmshus.

#### *Dillö*

Rådet anser att det föreslagna huset bör sänkas med två våningar eftersom försöket att bryta ner skalan genom att dra in de översta våningarna inte ger en tillfredsställande gestaltning och byggnaden får för stora proportioner i förhållande till befintlig bebyggelse. Utgångspunkten

för höjdsättningen bör istället tas utifrån bebyggelsen på Ölmevatans västra sida. Enligt rådets uppfattning behöver delarna del av planförslaget omarbetas.

### **Sammanfattning**

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan med stark erinran vad gäller den nya bebyggelsens placering i förhållande till gatan vid Svartlöga och Lagnö, att stockholmshuset ur ett stadsbildsperspektiv är mindre lyckade vid kvarteret Hammarö samt att lamellhuset i kvarteret Dillö bör omarbetas och sänkas två våningar.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor  
Rådet har inga synpunkter.

### **Övriga remissinstanser**

#### **Ellevio**

För att klara elförsörjningen av tillkommande bebyggelse kommer befintlig nätstation i kv Svartlöga vid Forshagagatan 76 behöva uppgraderas till större modell. Som en konsekvens behöver E - område i kv Svartlöga anpassas i storlek till en större nätstation.

#### **Ledningar**

Befintliga 11 kV och 0,4 kv kabelstråk finns längs med Forshagagatan, Nykroppagatan samt i Ölmevägen och Värmlandsgatan. Kablarna måste beaktas och kan beroende på åtgärder i allmän mark bli föremål för flytt.

#### **TeliaSonera Skanova Access AB**

Skanova har flera markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla nuvarande läge. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

#### **Hyresgästföreningen**

Efterfrågar mer mindre lektyr för barn. Undrar hur fördelningen mellan lägenhetsstorlekar ser ut. Stora spridningar av lägenhetsstorlekar leder till stora höjningar för små, resurssvaga hushåll. Förutsätter att markradonutredning görs. Förutsätter att fritids och gemensamhetslokaler planeras. Förutsätter att billaddningsstationer planeras. Undrar var befintlig busstation utanför Hammarö flyttas. Förespråkar fönster med lägre u-värde än 1.0. Utforma smålägenheter så att det finns en flexibilitet i användandet, att dessa kan omvandlas till annat kategoriboende.



**Sakägare enligt fastighetsförteckning**

Se fastighetsförteckning

**Brf Älgö gm Ander Engslätt**

Anser att man ska vara försiktigt att bygga i äldre befintliga områden. Anser att man istället ska bygga i obebyggda områden, nära kollektivtrafik. Genom att bygga här slår man söder en befintlig och uppskattad 60-tals arkitektur och stadsplanering. Förslaget innebär en rejäl förfulning, en fragmentisering och oharmonisk blandning av olika byggstilar. Kvalitéerna som gör Farsta attraktivt att bo i kommer att slås sönder. Befintliga kvaliteer tillvaratas inte. Hänsyn till befintliga boende beaktas ej. Höghuset passar inte in med radhusen och ökar inte orienterbarheten.

Borttagande av gångtunneln gör att det blir otryggare för äldre och barn. Orealistisk lite parkeringar när parkeringar tas bort och lågt antal parkeringar per nybyggd lägenhet. Parkeringsutredningen visar att befintlig situation är besvärlig och kommer bli ohållbar vid genomförande av förslaget. Sammanfattningsvis ses denna utveckling som att en ursprungligen välplanerad, genomtänkt och väl fungerande stadsdel slås sönder. Projektet bör omprövas.

**Brf Lurö gm Michael Ribbenhag**

Delar av Brf Lurö parkering ligger på stadens mark. Föreningen önskar att hänsyn tas till parkeringsplatserna.

**Lagnö Samfällighetsförening gm Jonas Alvesson**

Kommande sprängningar riskerar att skada våra avloppsledningar. Samfälligheten ska precis renovera dessa som beskrivs som känsliga för störningar med hänsyn till dess ålder. Samfälligheten anser att bebyggelsen av denna anledning och andra konflikter ska flytta till södra sidan av Nykroppagatan. Ologiskt att använda argument att 10 ekar på den södra sidan är bevarandevärde är inte skäl nog i relation till konsekvenserna att placera bebyggelse på den norra sidan.

**Brf Lurö gm Arbetsgrupp Nykroppagatan gm Inga Swanberg**

Förståelse för att de byggs fler bostäder och instämmer att Nykroppagatan är onödigt bred. Positivt att naturområdet öster om Nykroppagatans viadukt över Magelungsvägen med gamla ekar och tallar bevaras.

**Träd och grönytor**

Uppskattar att karaktären av det gröna och lummiga promenad- och cykelstråket återskapas på en mindre yta när gata flyttas. Bra att alla träd inventerats, numrerats och värderas. Bra att två träd planteras för varje som tas ned, men vill att fler gamla träd och ännu fler nyplanteras. Fler träd ger ökad grönska, bättre luft och minskad insyn.

Vi föreslår: Spara stora eken (nr 139) Spara ytterligare fler lönnar och stora träd längs befintlig gångstråk söder om Nykroppagatan. Om möjligt spara även skogseken (nr 141).

### **De nya husen**

Uppskattar gestaltningen av Stockholmshusen. Fasaderna har sympatiskt utformade fasader och naturnära färger som harmoniserar med befintlig bebyggelse. Bebyggelsen vid Hammarö och Dillö önskas sänkas för att bättre harmonisera med befintlig bebyggelse, ge bättre ljusinsläpp, minskat buller, känsla av instängdhet, skugga och insyn. Bebyggelsen vid Hammarö kommer under vintern att skugga de lägre vångarna på befintlig bebyggelse.

Efterfrågar ett resonemang om solpaneler och växtbeklädda tak ur ett klimatperspektiv. Efterfrågar butikslokaler i bottenvåning i kv. Dillö för ökad gatuliv. Bebyggelsen i kv. Dillö borde sänkas med två våningar för att minska skuggning för boende i Brf Lurö, minska känslan av instängdhet i kv. Dillö samt för att harmonisera bättre med befintlig bebyggelse.

Vi föreslår: Sänk husen i kv. Hammarö till 3 våningar. Förespråka solceller och växbeklädda tak för Svartlöga/Lagnö och Dillö. Tillför butikslokaler i gatuplan i kv Hammarö och Svartlöga/Lagnö. Sänk kv. Dillö till fyra våningar.

### **Fordonstrafiken på Nykroppagatan**

Genomfartstrafiken är redan idag påtaglig och befintlig bebyggelse är inte anpassad för prognoserad trafikökning. Positiv till en sänkning till 30-km/tim då detta skulle minska buller och luftföroreningar samt ge ökad trafiksäkerhet vid övergångställena. Parkeringsplatserna för boende kommer drastiskt minska när befintliga tas bort och nya boende tillkommer. Efterfrågar mätningar av buller och luftföroreningar för Brf Lurö före och efter gatuflytt samt att en fördjupad parkeringsutredning över hur det totala behovet av p-platser ska kunna tillgodoses.

### **Kollektivtrafiken**

Kollektivtrafiken behöver förbättras för att fler ska lämna bilen. Högre turtäthet tunnelbana och bussar samt en ny pendeltågsstation i Fagersjö behövs.

Fastighetsägare Lagnö 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 41, 42 och 45 gm  
Advokat Mikael Abrahamsson

Ombud för *Fastighetsägare 1* samt på uppdrag till övriga som lämnat separata anslutningsyttrande. *Fastighetsägare 2, Fastighetsägare 3, Fastighetsägare 4, Fastighetsägare 5, Fastighetsägare 6, Fastighetsägare 7, Fastighetsägare 8, Fastighetsägare 9, Fastighetsägare 10, Fastighetsägare 11, Fastighetsägare 12*

**Bakgrund**

Kvarteret Lagnö ligger nordväst om den del av Nykroppagatan som ska förses med höghusbebyggelse. Kvarteret består uteslutande av låghusbebyggelse med trädgårdar som på ett väl angränsat sätt från övrig bebyggelse i Farsta bidrar till en harmonisk samhällsbild och välfungerande samhälle. I kvarteret bor hårt arbetande människor som uppskattar fira ytor med begränsad insyn från höghusbebyggelse och som varit beredda på att genom stora ekonomiska uppoffringar, skaffa sig och sina familjer denna tyd av boende.

Liggande förslag till detaljplan är ägnad att i väsentliga avseende beröva dessa fastighetsägare de boendevärde de betalat ansevärd belopp för att få. Planförslaget utgör ett flagrant övergrepp mot dessa fastighetsägare och kommer urholka själva konceptet med att bo i radhus. De boende har sökt sig från trångboddheten i storstaden för att till dem stora kostnader få rymd, grönska, viss avskildhet och närhet till naturen.

Av det som framgår av tillgängliga handlingar i ärendet synes respekten för dessa fastighetsägares värden och behov inte ha beaktats i den utsträckning som gällande svenskrätt och EU lagstiftning ger uttryck för.

**Synpunkter – förslag på ändringar**

1. Sänk bebyggelsen mellan Värmlandsvägen och Forshagagatan för att bilda en naturlig övergång mellan den högre bebyggelsen närmare centrum och befintlig låghusbebyggelse. Genom detta minskar olägenheterna för befintliga fastigheter.
2. Tornbyggnaden vid Värmlandsvägen bör flyttas sydöst om Nykroppagatan. Befintlig vegetation bör underställa sig till befintliga fastigheters negativa påverka av nuvarande placering. Bebyggelsens höjd måste sänkas till den lägre byggnadshöjd som föreslås enligt punkt 1 för att minska skadeverkningarna.
3. Byggnaden sydväst om tornbyggnaden bör även den flyttas sydöst om Nykroppagatan. Befintlig vegetation bör underställa sig befintliga fastigheters negativa påverka av nuvarande placering.
4. Om befintlig vegetation sydöst om Nykroppagatan bedöms viktigare än befintliga fastigheters negativa påverkan och förslaget behåller sin placering måste byggnaderna begränsas till fastigheterna Lagnö 2-8 byggnadshöjd. Bebyggelsens placering på en höjd gör skadeverkningarna, trots en sänkning betydande för fastigheterna Lagnö 2-8. Förslaget medför negativ påverkan på befintlig bebyggelse och dess värde. Även området

och intilliggande bebyggelse får en betydande negativ påverkan enligt följande avseende.

*Ej acceptabel insyn*

Fastigheterna Lagnö 2-8 och delvis Lagnö 9-10 kommer drabbas av ej acceptabel insyn på sina gräsmattor, uteplatser, terrasser och övervåningar. Föreslaget fyra våningshus kommer sträcka sig 11 meter över nock på Lagnö 2-8 och ligga endas 10 meter från tomtgräns. Detta medför begränsningar av nyttjandet av Lagnö 2-8 fastigheter. Fyra våningshuset visar en ej acceptabel insyn, men insynen från tornbyggnaden kommer bli betydligt värre och berör ännu flera fastigheter. Genom flytt enligt punkt 2-3 minskar denna olägenhet. Om bebyggelsen behåller sin placering måste byggnadshöjden kraftigt sänkas för att minska skadeverkningarna.

*Ej acceptabel skuggbildning och färre soltimmar*

Enligt CityPlanner som bifogats projektet så kommer intilliggande fastigheter drabbas av ej acceptabel skuggbildning. Detta medför att främst fastigheterna Lagnö 2-8 baksidor inte kan nyttjas på avsett vis. Skuggning, färre soltimmar tillsammans med Lagnö 2-8 placering i en svacka medför ökade hälsorisker samt ökad fuktbelastning på medför risk för uppkomst av mögelbildning och mikrobiell aktivitet på tomt och delar av byggnaden.

*Värdeminskning*

Planförslaget, mot bakgrund av vad som ovan anförts, kommer medföra en kraftig värdeminskning på närmast berörda fastigheter. Lagnö 2-8 som skuggas, får oinskränkt insyn från höghuset och utsikt från uteplatserna mot ett torn kommer göra att fastigheterna nästan osäljbara.

Fråntagandet av ekonomiska värden från befintliga fastighetsägare till förmån för det allmänna är helt oacceptabelt. Detta berörs anmärkningsvärt nog inte i planbeskrivningen, trots att den synes strida mot lagstiftningen i Sverige och EU.

*Behov av parkeringsplatser*

Brist på parkeringsplatser idag och de nya lägenheterna kommer förvärra situationen och skapa en olägenhet för alla i området. Uppenbar risk att de klagandes parkeringsplatser kommer användas av obehöriga.

*Trafikrisk för barn i området*

Ersättandet av en gångtunnel med ett övergångsställe medför ökad risk för klagandenas skolbarn, då de dagligen tvingas korsa Nykroppagatan på sin väg till och från skolan.

*Teknisk påverkan på befintliga byggnader*

Byggnaderna på fastigheterna Lagnö 2-8 är grundlagda på lera och har redan drabbas av sättningssprickor. Vibrationer från buss och tung trafik på Värmlandsvägen fortplantas genom längan. Vid genomförandet av de nya byggnaderna finns en uppenbar risk att vibrationer skapar nya sättningar som skapar sprickbildningar i byggnaderna samt skadar dränering och rörledning.

Rörledningarna är original från 1960-talet som samfälligheten nu ska "relina". Om rören skadas under byggnationen så att "relining" inte är möjlig och rören måste ersättas faller detta på skadevållare. Bygg längre bort minskas denna risk. Annars förutsätts att noggranna besiktningar görs före och efter byggnation.

*Intresseavvägning*

Vid detaljplanarbete skall en intresseavvägning mellan allmänna och enskilda intressen göras. (PBL 4:36) Klagande anser att en sådan hänsynbedömning och intresseavvägning som lagen kräver inte går att finna i planförslaget. Hade den gjorts hade förslaget givits en annan utformning.

*Rättsfall*

Hänvisar till en dom, i ett planärende som liknar detta, där Hovrätten gjort en annan bedömning än kommunen när det gäller intresseavvägningar. De finns anledningar att tro att Hovrätten skulle göra en liknande bedömning i detta ärende. Svea Hovrätt, Mark- och Miljööverdomstolen, prövade i dom 2016-09-08, Mål nr P 107-16.

*Regeringsformen*

Sverige har i sin grundlag ett uttalat skydd för den enskildes egendom i förhållande till det allmänna. Skyddet anges Regeringsformen 15§. Lagtexten har bifogas yttrandet. De klagande anser att intresseavvägningen mellan allmänna och enskilda intressen är felaktigt. Förslaget medför en otillåten inskränkning i användningen av deras egendom med ovan angiven ekonomiskförlust för den enskilde som följd. Förslaget är ett flagrant övergrepp på deras i grundlag stadgade rättigheter. De klagande kommer vita alla åtgärder inom svensk rätt för att övergreppen inte ska kunna genomföras.

*Bedömning enligt EU-rätten*

Sverige har som medlemsstat i EU en skyldighet att i sin myndighetsutövning efterkomma regler till skydd för de mänskliga rättigheterna. "Tilläggsprotokoll till konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Artikel 1 - Skydd för egendom." Lagtexten har bifogas yttrandet. Klagande anser att konsekvenserna av planförslaget utgör ett brott mot dessa regler och kommer låta detta prövas om en prövning inom ramen för svensk rätt inte ger de klagande rätt.

*Avslutande sammanfattning*

Planförslaget är en olägenhet för de klagande och de anser att deras vidkommande långt överstiger nyttan för det allmänna. Beaktas de klagandes synpunkter skulle tidsödande överklagande undvikas. Förslaget är icke acceptabelt inom ramen för svensk rätt och EU-rätt.

*Behov av belysning i sociala medier*

Klagandena anser att de är utsatta för ett rättsövergrepp från Stadsbyggnadskontoret och kommer väcka debatt på sociala medier. Detta ärende har ett allmänt intresse då varje fastighetsägare riskerar liknande rättsövergrepp.

**Namnunderskrifter och gemensamma yttranden**

Boende Brf Lurö gm EA och EC (namninsamling 20 underskrifter)  
Vi nedanstående bostadsrättsinnehavare i Brf Lurö, Nykroppagatan 25-29 vill avge följande synpunkter:

Åttavåningshuset vid kv. Lagnö passar inte in och borde sänkas till tre-fyra våningar. Bebyggelsen närmast bron över Magelungsvägen passar inte in i grönområdet. Bebyggelsen skymmer den fria sikten vid solnedgång, ger insyn och tar helt bort vår livskvalité och borde därför utgå. Sänk hastigheten till 30 km/tim och arbeta efter modellen "lugna gatan" som värnar gång- och cykeltrafik och minskar buller och vägdamm. Värna befintliga grönområden och träd/buskar. Se till att det finns gästparkeringar för våra gäster. Inför boendeparkering. Många som använder Nykroppagatan som infartsparkering.

TT, NS, JS, CS, SS, I

Generella: Bygg inte här. Bygg på obebyggd mark istället för i redan tätbebyggt område. Farsta är ingen stad och behöver inte bli det heller. Till Farsta flyttar man för att få mer utrymme och inte för att bo tätt. Marknaden börjar dessutom bli mättad på ny bebyggelse.

Specifika: Behövs en hel gata flyttas så borde stadens tjänstemän inse att nya fastigheter inte får plats här. Boende norr om Nykroppagatan kommer få sin utsikt förstörd. Boende på båda sidorna av Nykroppagatan kommer byggas in. Promenadvägen söder om Nykroppagatan försvinner. Nya boende ökar belastningen på en redan överbelastad tunnelbana. Ännu svårare att hitta parkering. Avstängt parkering på Dillö behövs. Mer biltrafik i ett redan trafikerat område. Föreslagen gång- och bussgata är rena utopin. Konsekvenser för de boende och deras utsikt i kv. Dillö är ostuderat.

Planprogrammet: Bebyggelsens placering vid kv. Dillö anses inte bygga vidare på befintlig struktur. Ingen av de befintliga byggnaderna blockerar varandra som föreslagen byggnad gör.

Undrar hur de befintliga parkeringsplatserna ska ersättas. Förslaget tar bara hänsyn till parkeringsbehovet för de nya bostäderna och beaktar inte befintliga boendes behov. Det är redan nu svårt att hitta parkering. Ska de som kommer hem sent behöva åka runt i Farsta och leta efter en parkering, riskera att inte hitta en parkering eller parkera olovligt. Ställer frågan till Stockholms stad om detta är ett fungerande samhälle.

Sammanfattningsvis: Bebyggelse vid kv. Dillö är inte välkommet och borde strykas. Bebyggelsen kommer försämra livskvaliteten för de boende. Planen tar heller ej hänsyn till parkeringssituationen.

### **Boende**

#### **CB**

Förtätningen längs Nykroppagatan innebär en kraftig försämrad miljö för befintliga boende samt ökade kostnader och störningar av att flytta Nykroppagatan. Placera punkthus vid bron till Magelungen och vid rondellen vid Farstavägen för att undvika en flytt av Nykroppagatan. Detta skulle innebära mindre negativa konsekvenser för de boende. Byggnationen av stadsgator innebär en försämring i den yttre boendemiljön. Trängsel och tät stadsmiljö medför ökat buller, skuggor, insyn och är generellt ogynnsam för psykiskt välbefinnande.

#### **KT**

Alla hus vid Svartlöga och Lagnö för höga, speciellt åttavåningshuset. Har inget emot bygget men husen passar inte in i Farsta. Arkitekterna saknar kunskap och känsla för området.

#### **HP**

Vill att det stora trädet utanför vår byggnad bevaras samt att busshållplatsen mot Farsta behåller sitt läge.

#### **CJ**

För få parkeringsplatser. Parkeringssituationen redan idag problematiskt. Åttavåningshuset för högt. Brf Västboda blir inklämt.

#### **SK**

Den nya bebyggelsen får inte plats och hamnar nära befintlig bebyggelse. Undrar var alla ska parkera. Sprängningar riskerar att skada våra byggnader. Utsikten och lugnet kommer försvinna.

#### **LTA**

Bebyggelsen vid Forshagagatan förkastlig. För nära Svartlöga.

#### **GL**

Redan inbyggda. Hus 1 ej acceptabel.

**PÅ**

Ifrågasätter omvandlingen till stadsgata. Ställer sig frågande till vem som vill bo så nära gatan att det. Anser att det inte är en kvalitativ boendemiljö. Undrar vilka satsningar på tunnelbanan som ska göras för att möjliggöra denna komplettering som det refereras till i planbeskrivningen. Ställer sig frågande till påståendet att området har god kollektivtrafikförsörjning. Bussturtätheten har minskat. Ställer sig emot att mer och mer trafikseparering tas bort. Den trafikseparerade gångtunneln ger barn en säker gång- och cykelväg till skolan. Men detta bortser stadsbyggnadskontoret ifrån för att trycka in fula hus på små ytor. Anser att Stockholms stads riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal är ett förakt mot bilägare. Skriften är dessutom svårförståelig för vanliga människor. Anser inte att bebyggelsen utgör ett tydligt tillägg med sin placering nära gatan. Ingen annan gata i Farsta som liknar detta förslag. Parkeringsutredningen gjordes innan kv Dillö lades till planen och tar inte heller hänsyn till att Farsta grundskola nu är öppnad och borde uppdateras. Saknar ett helhetsgrepp kring andra funktioner än bostäder.

**GB**

Har synpunkter på samrådsformen och förslag på utformning av samråd. Samrådsmötet var mer ett informellt mingel och en öppen debatt/diskussion saknades. Oklart om några synpunkter noterades. Samrådsmötet uppfyller därav inte krav man kan ställa på ett riktigt samråd sin ska ge en systematisk och allsidig information och inventering av synpunkter. Boende borde få diskutera olika alternativ. Mötesformen bör innefatta en föredragning med möjlighet att ställa frågor. Mötet borde dokumenteras och stadsdelsnämnden bör informeras om detta.

**JS**

Samma yttrande som Tove Themptander, Naima Sjönoce, Jenny Sandgren, Cathrin Sveden, Sören Sidemark, Ildiko.

**IR**

Morgonsolen för boende längs Ölmevägen kommer försvinna med föreslagen byggnad vid Dillö. Sänk byggnaden så att vi kan behålla vår morgonsol. Detta gynnar även Dillös boende vars gård annars blir en mörk gryta.

**GZ**

Var under samrådet av Tyngdpunkt Farsta helt emot bebyggelse vid Nykroppagatan men har nu ändra uppfattning. Föreslagen gestaltningen av bebyggelsen och gatu- och parkmiljö har blivit sympatiskt och till och med trevlig. Gjorda utredningar ger en trygg känsla att problem som kan uppkomma hanteras så att mitt boende och närmiljö inte försämrats. Allmänna kommentarer: Saknar en diskussion kring solpaneler, sedumtak och lokaler längs Nykroppagatan som innehåller social service. Positivt med ambitionen att värdefulla träd så långt som möjligt ska sparas.



Hoppas detta sker. Bra att det planeras för färre privatbilar. Men viktigt att kollektivtrafiken utökas i takt med byggnationen. Satsa på pendeltågstationen i Fagersjö. Bra sänka hastigheten. Men gärna till 30 km/tim. Efterfrågar en mätning av buller och luftföroreningar vid Brf Lurös fasader före och efter byggnationen.

#### SAF

Emot att befintliga träd, som ej kan ersättas tas bort. Undra var alla ska parkera när parkeringsplatser tas bort. Emot att bo på en byggarbetsplats och vill ha ersättning för att bo med buller och byggdamm. Anser att det är en bättre att bygga ihop Hökarängen och Gubbängen och värna Nykroppagatan.

#### SLA

Stefan och Lena från Lagnö 44, bestrider förslaget till detaljplan vid Nykroppagatan mfl.

#### UA

Runt om i Farsta pågår stora byggplaner och Nykroppagatan är en av få gator till Farsta centrum. Bilismen kommer inte att minska och hur ska Nykroppagatan fungera om den görs om till en stadsgata. Undrar hur trafikprognoserna för Nykroppagatan ser ut när allt är utbyggt. Undra var alla ska parkera. Undrar hur man ser på de som blir direkt drabbade och får nya hus rakt framför sig. Både oss i hyresrätter som får försämringar på bytesmarknaden och de i bostadsrätter som riskerar att drabbas hårt ekonomiskt. Informationen kring projektet bristfälligt. Informationen kom från boende i bostadsrättsförening längs Nykroppagatan.

#### JD

Parkeringsutredningen visar att för få parkeringsplatser tillskapas i det nya förslaget. Utformningen följer inte PBL standarder när det gäller utformning av parkeringsplatser till bostadshus. Fler boende kommer öka ljudnivån. Uppdatera akustikutredningen. Gården vid kv. Dillö kommer bli mörkare, känsla av instängdhet och buller kommer studsas. Utred akustik och landskap. Ölmevägen 38-42 kommer skuggas och ges en otrygg och obehaglig känsla när de blir så exponerade. Minskat solljus leder till psykisk ohälsa. Utred detta. Förespråkar solpaneler på kv. Svartlöga och Lagnö.

#### JFJH

Hänvisar till yttrande av Arbetsgrupp Nykroppagatan, Farsta i skrivelse daterad 2018-03-24. Vill särskilt lyfta fram följande synpunkter: Bebyggelsen vid kv Hammarö och kv Dillö för höga i förhållande till befintlig bebyggelse. Sänk Hammarö till tre våningar och Dillö till fyra våningar. Bevara befintliga träd i möjligaste mån och plantera nya för att hålla Nykroppagatan grön.

#### US

Hänvisar till yttrande av Arbetsgrupp Nykroppagatan, Farsta i skrivelse daterad 2018-03-24. Särskilt synpunkterna om att återskapa ett grönt och lummigt promenad- och cykelstråk, att spara

så många träd som möjligt samt många nyplanteringar. Önskar att hastigheten sänks till 30 km/tim för att minska genomfartstrafiken.

#### TSIS

Samma yttrande som Arbetsgrupp Nykroppagatan, Farsta i skrivelse daterad 2018-03-24. Några tillägg om att spara skogseken (nr 141), sänk kv Dillö till fyra våningar samt tillskapa mer bilpoolsplatser för att minska belastningen på miljö och klimat.

#### KL

Åttavåningshuset avviker för mycket från låghusbebyggelsen och kommer inte öka orienterbarheten mellan Farsta centrum och Magelungen. Området närmast järnvägen har höga naturvärden och påverkar utsikt och ljusförhållande för intilliggande radhus och bör utgå. Parkeringssituationen längs Nykroppagatan, närliggande gator och fastigheter är ansträngd. Av denna anledning är det bra om antal nybyggda lägenheter reduceras.

#### DEHH

Förslaget tar inte skäligen hänsyn till befintlig bebyggelse och riskerar att skapa olägenheter för befintliga boende. Flytt av Nykroppagatan är att ses som en ombyggnad och riktlinjerna för buller vid trafikinfrastruktur ska tillämpas. Bullerutredningen beaktar inte befintlig bebyggelse vid Brf Lurö som riskerar bullernivåer över riktlinjerna. Ifrågasätter ökningen som anges i bullerutredningen på 2 dB och undrar om bullerutredningen tar hänsyn till den flyttade busshållplatsen. Sänkt hastighet räcker inte. Brf Lurös fasader bör åtgärdas, trafik minskas, gatan stängas för genomfars och bussar nattetid tas bort.

#### Dagvatten

Tunnel som föreslås tas bort fungerar idag som ett dagvattenmagasin. Ny bebyggelse höjdsatt för att inte drabbas av översvämningar. Nu riskerar befintlig bebyggelse att drabbas av översvämningar. Ifrågasätter hur man i dagvattenutredningen dragit slutsatsen att dagvattenflödena kommer minska med exploateringen. Påståendet att antalet hårdgjorda ytor minskar stämmer inte. Området består av lera och leds vatten bort riskerar befintlig bebyggelse sättningsskador vilket redan idag på Brf Lurös fastigheter.

Petter Lindencrona  
planchef

Sandra Öhrström  
stadsplanerare