

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Hammarö 9 i stadsdelen Farsta,

Dp 2013-06730

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	3
Samrådsförslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets	
ställningstaganden.....	4
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
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	21
Föreslagna förändringar.....	22
Inkomna synpunkter	23
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

- 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 takvolymmer 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,

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

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

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

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

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.

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

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

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.

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 avloppsledning 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.

Hiresgästföreningen 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.

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.

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.

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 Magelungens 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 omarbete 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

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

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.

- 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

- 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 Länstyrelsen 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.

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

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.

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.

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler⁴ 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.

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 förse 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

1. Miljökvalitetsnormerna för vatten klaras

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 försämras 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

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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 vi 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 försämras. 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.

Sandra Öhrström
stadsplanerare