

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av fastigheten Farsta 2:1 vid Mårbackagatan i stadsdelen Larsboda i Stockholm Dp 2018-02681

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Granskning	3
Synpunkter inkomna under granskning.....	3
Remissinstanser	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	13
Övriga	20
Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts	35
Synpunkter inkomna under granskning som föranlett revideringar	35
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	36

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra kompletterande bostadsbebyggelse inom tunnelbanans influensområde. Detaljplanen ska utöver det bidra till att skapa en tydligare inramning med karaktär av stadsgata längs Mårbackagatan och tydliggöra sambandet mellan Farsta strand och Drevvikens strand. Byggnaderna uppförs i fyra respektive fem våningar på var sin sida om korsningen Mårbackagatan/ Persbergsbacken och ska utgöra ett kvalitativt tillskott i området med avseende på boendemiljö och arkitektur. Totalt 78 bostäder kan tillskapas. Detaljplanen ingår i *Pilotprojekt Mobilitet för Stockholmshusen*, vilket innebär att ett lägre parkeringstal prövas genom mobilitetsåtgärder.

Stadsbyggnadskontoret

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

Planområdet ligger inom tunnelbanans influensområde och inom översiktsplanens fokusområde Farsta. Detaljplanen svarar mot ambitionerna i programmet för tyngdpunkt Farsta och bidrar till att skapa en tydligare inramning med karaktär av stadsgata längs

Mårbackagatan och tydliggör sambandet mellan Farsta strand och Drevvikens strand.

Planförslaget skickades ut för granskning 2022-05-18 – 2022-06-14. Under granskningen har 36 yttranden inkommit samt en namninsamling med 84 underskrifter från april 2018 över de personer som motsätter sig planerna att bebygga platsen. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget eller har inget att erinra. Några remissinstanser framför synpunkter i sak gällande avfallshantering, buller, artskydd, gestaltning och dagvatten. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter motsätter sig förslaget i sin helhet på grund av oro för att angränsande gator kommer att belastas till följd av det låga parkeringstalet, att befintlig naturmark tas i anspråk för ny bebyggelse, samt upplevt intrång i boendemiljön, ökad insyn och förändrade ljusförhållanden. Vidare är många sakägare och övriga boende i radhusområdet oroliga för sprängningar i samband med byggskedet och anger att tidigare sprängningar i verksamhetsområdet orsakat skador samt ökade radonhalter i radhusen.

Inkomna synpunkter har föranlett att en planbestämmelse tillfogas plankartan om att bostäder ska utformas med minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, alternativt omfatta högst 35 kvm. En kompletterande artinventering avseende fåglar har tagits fram och resultatet motiverar inga ändringar i planförslaget. Utöver detta har inga andra ändringar av förslaget skett.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra kompletterande bostadsbebyggelse inom tunnelbanans influensområde. Detaljplanen ska utöver det bidra till att skapa en tydligare inramning med karaktär av stadsgata längs Mårbackagatan och tydliggöra sambandet mellan Farsta strand och Drevvikens strand. Byggnaderna uppförs i fyra respektive fem våningar på var sin sida om korsningen Mårbackagatan/ Persbergsbacken och ska utgöra ett kvalitativt tillskott i området med avseende på boendemiljö och arkitektur. Totalt 78 bostäder kan tillskapas. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och blir ett

kvalitativt tillskott i området med avseende på boendemiljö och arkitektur.

Granskning

Planförslaget har skickats ut för granskning under perioden 2022-05-18 – 2022-06-14. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör hälsa med avseende på buller. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till artskydd med avseende på planens genomförande.

Hälsa och säkerhet - buller

Området är bullerutsatt med trafikbuller från Mårbackagatan. Enligt bullerutredningen (Tyréns, 2021-03-23) överstiger den ekvivalenta ljudnivån 60 dBA för fasaderna som vetter mot Mårbackagatan och de fasader som vetter mot den ljuddämpade sidan får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå. I planbeskrivningen presenteras exempel på planlösningar för de olika bostadsbyggnaderna som är i linje med förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostäder. För att säkerställa att trafikbullerförordningens riktvärden för bostäder kan klaras behöver utformningen även regleras genom planbestämmelser i plankartan.

Övrigt gällande planens genomförbarhet - artskydd

Kommunen har inte gjort någon bedömning av planens förenlighet med fridlysningsbestämmelserna i artskyddsförordningen (2007:845). Länsstyrelsen har uppmärksammat att det saknas en bedömning av vilka fåglar som nyttjar området och hur respektive fågelart som nyttjar området kommer att påverkas om planen genomförs. Kommunen behöver därmed göra kompletterande artinventeringar, under lämplig

tidpunkt på året, för att få tillräckligt med kunskap för att kunna bedöma planens förenlighet med artskyddet i detta avseende. Ett tillsynsärende har inletts hos Länsstyrelsen.

Underrättelse om tillsyn

Länsstyrelsen framför också att kommunen inte gjort någon bedömning av planens förenlighet med fridlysningsbestämmelserna i artskyddsförordningen (2007:845). De uppmärksammar att det saknas en bedömning av vilka fåglar som nyttjar området och hur respektive fågelart påverkas av planförslaget. Kommunen behöver göra kompletterande artinventering under lämplig tid på året för att bedöma planens förenlighet med artskyddet i detta avseende. Ett tillsynsärende har inletts hos Länsstyrelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Plankartan tillfogas en bestämmelse för trafikbuller; "Bostäder där ljudnivå överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där ljudnivån ej överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För bostäder som är högst 35 kvadratmeter gäller högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad."

Vidare har stadsbyggnadskontoret med anledning av Länsstyrelsens yttrande utfört en kompletterande artinventering avseende fåglar. Totalt observerades 24 fågelarter som bedömdes häcka i området under inventeringen. Åtta av dessa hör till de så kallade prioriterade fågelarterna: björktrast, gråsparv, grönfink, grönsiska, kråka, kungsfågel, svartvit flugsnappare och ärtsångare. De observerade arterna med häckningskriterier är förväntade arter för den här platsen och miljön. Med hänsyn till de observerade arternas ekologi och att lämpligt habitat finns i närområdet för dessa arter finns inte något behov av vidare artskyddsutredningar vad gäller fåglar. Enligt utredningen finns tre åtgärder som är viktiga för att behålla ekologisk funktion i området för framför allt två av de prioriterade arterna som bedöms påverkas mest avseende populationernas tillfredsställande nivå. Dessa är att montera 10 mesholkar för svartvit flugsnappare i området, plantera buskar på gårdsmarken för ärtsångare och undvika avverkning under fåglarnas häckningstid mark-augusti. Genomförs dessa skyddsåtgärder bedöms att det inte påverkar tillfredsställande nivå för påträffade fågelarternas populationer, eller innebär en sådan störning att det försvårar att nå en sådan nivå. Förutsatt att skyddsåtgärderna genomförs bedömer stadsbyggnadskontoret att risken för att detaljplanen ska strida mot bestämmelserna i artskyddsförordningen är osannolik, och att förbud därmed inte utlöses.

Ytterligare åtgärder av mer frivillig karaktär som kan gynna fågellivet framgår av fågelrapporten från Calluna, 2023. Med stöd av genomförd inventering är stadens bedömning att planförslagets utformning innebär ett tillfredsställande hänsynstagande till fåglar i området utan betydande påverkan på fågellivet. Resultatet från fågelinventeringen innebär ingen förändring av detaljplanen.

Trafikverket

Trafikverket har inget att erinra.

Ellevio

Ellevio hänvisar till tidigare yttrande vid samråd, innehållandes upplysningar om befintliga kabelstråk och önskemål om effektuppgifter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:
Synpunkterna noteras.

Kulturförvaltningen, stadsutvecklingsenheten

Stadsutvecklingsenheten har inget att erinra.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) framför att planbestämmelser behöver införas som säkerställer att riktvärden enligt trafikbullerförordningen uppfylls samt att ljudklass B tillämpas för fönster och fasader mot Mårbackagatan.

MHN anser att de miljö- och hälsofrågor som nämnden haft synpunkter på har sedan samrådet till stor del utretts och redovisats i planhandlingarna. Kvarstående synpunkter framförs dock enligt nedan.

MHN framför att större träd som tas ner bör lämnas kvar inom, eller i närheten, av planområdet som död ved och ser positivt på mobilitetsåtgärder.

Trafikbullerförordningen uppfylls. MHN anser dock att då plankartan medger centrumverksamheter i bottenvåningen mot Mårbackagatan bör detta vara alternativet att överväga före enkelsidiga bostäder. Det på grund av det bullerutsatta läget.

Viss kompensation för enkelsida lägenheter i det bullerutsatta läget är att ljudnivån inomhus kan motsvara ljudklass B i hela projektet, planbestämmelser för detta behöver införas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Lägenheter om max 35 kvm med högre tillåtna riktvärde enligt trafikbullerförordningen förläggs i bottenvåning mot gata i planområdets norra del där genomgående lägenheter inte är möjliga att bygga. Plankartan tillfogas en bestämmelse för trafikbuller; "Bostäder där ljudnivå överskrider 60 dBA ekvivalent ljudnivå ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen är vända mot en sida där ljudnivån ej överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå. För bostäder som är högst 35 kvadratmeter gäller högst 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad." Planbestämmelsen säkerställer att ljudkraven enligt trafikbullerförordningen ska klaras vid bostadsfasad. Särskilt krav på ljudklass B bedöms därmed inte motiverad. Detaljplanen möjliggör att lokaler för centrumändamål kan anordnas vid behov.

Kvarlämnande av död ved omöjliggörs inte i planförslaget. Inom ramen för stadens grönkompensation och byggaktörens grönytefaktorsberäkningar studeras val av åtgärder.

Storstockholms Brandförsvär

Storstockholms brandförsvär har inget att erinra.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme. I övrigt ingen erinran.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen har inga synpunkter på planförslaget men välkomnar fortsatt dialog kring busstrafiken i områdena kring Larsboda, Telestaden, Sköndal och Farsta Strand.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Synpunkterna noteras.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen utgår ifrån stadens befolknings- och elevantalsprognoser. I det underlaget finns inte de 78 nya bostäderna med. I området finns flera etablerade skolor, samt att det i pågående planer i området planeras för ny skola. Därmed bedöms behovet av elevplatser som uppstår i samband med planförslaget omhändertas i utbildningsförvaltningens nuvarande skolplanering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Synpunkterna noteras.

Stockholm Vatten och Avfall
Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framför följande synpunkter nedan.

Avfallshantering

SVOA upplyser om att vid planering av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa utrymmet runt behållarna, vid lyft krävs ett säkerhetsavstånd på 2 meter från omgivande hinder. SVOA uppmuntrar till en översyn av placeringen av bottentömmande behållare vid entrén vid södra huset eftersom det finns en risk att boende rör sig i närheten av behållaren vid tömning.

SVOA vill också understryka att utrymme för samtliga förpackningsslag bör planeras in i miljörummet och det är viktigt att säkerställa att hämtpersonalen har en god arbetsmiljö.

SVOA framför att samtliga riktlinjer gällande miljörum och kärthantering ska följas och hänvisar till *Projektera och bygg för god avfallshantering*.

SVOA upplyser om att skärpt lagstiftning för fastighetsnära insamling är vänta i närtid och uppmanar därför till att redan nu planera för ordentliga utrymmen samt se över möjligheten till miljörum vid den norra byggnaden.

Vid vidare utredning under planarbetet är det viktigt att säkerställa att de hämtfordon som används för valda insamlingssystem kan framföras och angöras inom området. Angöringsplatser ska vara utformade så att hämtfordon inte blockerar övrig trafik samt att hämtpersonalen kan stiga ur på ett säkert sätt.

VA

SVOA framför att tidigare given information om vattentryck fortfarande är relevant.

Anslutning till befintligt VA-ledningsnät kan beredas i Forsbackagatan för planområdets södra del, och i Mårbackagatan för norra delen.

SVOA vill än en gång påtala vikten av höjdsättning för att undvika översvämningsrisker samt säkerställa att vatten rinner längs de planerade sekundära avrinningsvägarna. Vidare förutsätts att de planerade åtgärder som presenteras i dagvattenutredningen efterföljs. Påtalar behovet av en skötselplan för att säkerställa att föreslagna funktioner upprätthålls.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Bottentömmande behållare inom planområdets södra del har ett fritt avstånd på 2 meter runt om, ingen konflikt med närliggande entré föreligger. Plushöjder finns utsatta på plankartan och en generell skrivning om höjdsättning av nya byggnader, bostadsgård och markplanering finns angivet som planbestämmelse i plankartan. Övriga synpunkter och upplysningar noteras.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet finner att planförslaget inte omarbetats utan i princip är detsamma som under plansamrådet. Rådet har därför beslutat att stå kvar vid sin avstyrkan och i övrigt hänvisa till yttrandet över planförslaget vid samråd.

Vid plansamrådet ansåg rådet sammanfattningsvis att den nordöstra delen av planområdet kan bebyggas förutsatt att fotavtrycket blir mindre så att mer av naturmarken kan bevaras. Rådet ställde sig dock negativt till byggnadsvolymen i planområdets sydvästra del då den kommer för nära radhusbebyggelsen samt att den väl gestaltade entrén med planterade oxlar försvinner. Rådet framförde att Stockholmshusen inte är ett alternativ i sin nuvarande form. De bör bearbetas vad gäller takform, fönster och färgsättning för att fungera som ett bra tillskott i Farstas 60-talsmiljö.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret noterar Skönhetsrådets kvarstående synpunkter men bedömer fortfarande att planförslaget enligt nuvarande utformning är ett väl avvägt tillskott i befintlig miljö och tillför nya värden till platsen genom bland annat ett tydligare inramat gaturum, kompletterande bostadstypologier och tryggare stråk. Stockholmshusen är framtagna för att kunna komplettera bebyggelse från olika tidsåldrar och bedömer att planförslagets arkitektoniska idé följer flera gestaltningsmotiv i befintlig bebyggelse i Larsboda och Farsta genom en lägre volym, en sammanhållen färgpalett, markerad sockelvåning, regelbunden fönstersättning, uppglasade och välkomnande entréer, och symmetriska sadeltak i en takvinkel som relaterar till sin omgivning, samtidigt som byggnaderna utgör ett tillskott för sin tid och samtida arkitektur. Byggnaderna planeras i ett strategiskt läge nära pendeltåg, tunnelbana och buss och ger fler stockholmare möjlighet till bostad och hållbart resande.

Hyresgästföreningen Sydost

Hyresgästföreningen anser att frågor om förorenad mark har besvarats i granskningshandlingarna men framför att miljörum bör ha mekanisk till- och frånluft. Efterfrågar återvinning av energi i spillvattnet eftersom det är ett sätt att arbeta hållbart med fastighetsförvaltning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Synpunkterna noteras. Frågor om till- och frånluft, energi samt återvinning av energi i spillvatten hanteras inte i planskedet.

Stockholm Business Region

Stockholms Business Region (SBR) ser positivt på att det byggs bostäder i staden. SBR anser att det är viktigt med en tydlig konsekvensbeskrivning för verksamheterna inom Larsboda och Mathems nya logistikanläggning i det fortsatta planarbetet. Inte minst transport- och trafikförutsättningar bör klargöras för att inte framtida framkomlighetsproblem uppstår.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planförslaget har anpassats till närliggande verksamheter och planeras därför utifrån zon A respektive zon B avseende industribuller beroende på verksamheternas bullerverkan. Inga bullerdämpande åtgärder på närliggande verksamheter krävs för detaljplanens genomförande och framgång av planhandlingarna och bilagda utredningar. Planförslaget omfattar inte Mårbackagatan utan enbart kvartersmark. Planeringen av Mårbackagatan utformning till ett urbant stråk hanteras parallellt med pågående detaljplanearbete för Sillö 5 där framkomlighetsaspekten bevakas.

Larsboda trädgårdsförening

Larsboda trädgårdsförening bifogar en protestlista från år 2018 undertecknad av 74 hushåll (84 namnunderskrifter) vilken även bifogades i plansamrådet. Föreningen anser att de synpunkter som skickades in vid samråd ignorerats och hänvisar till sitt tidigare yttrande. Skrivelser bifogas till synpunkterna. Föreningen framför vidare utvecklade synpunkter sammanfattade enligt nedan:

Konsekvenser för de närmaste radhusen

Trädgårdsföreningen framför att förslaget om ett fyravåningshus framför boende och deras trädgårdar på Forsbackagatan kommer att ge oönskad insyn.

Konsekvenser för naturen

Trädgårdsföreningen framför vidare att den park med oxelträd som planterades för 60 år sedan inte går att ersätta, den har även ett stort värde sett till rekreation och biologisk mångfald. Parken innehåller bland annat fridlysta ekar. Hur beaktas dokumentet "Handlingsplan för biologisk mångfald i Stockholms stad"?

Konsekvenser för trafik/ parkering

Trädgårdsföreningen anser inte att föreslagen mobilitetslösning kommer att fungera. Det är stor brist på parkeringsplatser redan

idag och parkeringarna inom radhusområdet används av såväl boende, anställda och besökare i området. Det är naivt att tro att de boende i lägenheterna inte kommer ha någon bil. Sökande trafik kommer leta sig in i området och medföra en större olycksrisk.

Konsekvenser för befintlig bebyggelse

Trädgårdsföreningen saknar en redogörelse för garantier på att befintlig bebyggelse inte skadas vid sprängningar. Tidigare sprängningar har skadat befintliga radhus som är känsliga. Trädgårdsföreningen lyfter vidare att en av fastigheterna har haft seismologisk mätutrustning som känner av aktivitet i sina servrar och utrustningen har gett utslag jämförbara med jordskalv.

Trädgårdsföreningen anser att frågor gällande radon inte har besvarats. Trädgårdsföreningen framför frågor gällande hur radonhalter ska hanteras samt kräver besiktningar på samtliga fastigheter om invändningarna inte beaktas.

Varsam utveckling av småhus- och villaområden

Trädgårdsföreningen anser att föreslagen bebyggelse förstör det som uppskattas med området idag och framför att kommunen själva dragit slutsatsen att det är direkt olämpligt att bygga flerbostadshus i anslutning till radhus och hänvisar till "Varsam utveckling av småhus- och villaområden" samt att skönhetsrådet håller med om detta. Trädgårdsföreningen anser att tidigare förslag på lösningar inte behandlats och ifrågasätter varför detta projekt fortsätter trots konsekvenser för boende i radhusområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I detaljplaner är det stadsbyggnadskontorets uppgift att göra en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I frågan om insyn märks en intressekonflikt mellan det allmänna intresset av fler bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och enskilda fastighetsägares intressen av en insynsfri tomt. Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringen upplevs som stor i jämförelse med nuläget, men gör bedömningen att förslaget inte innebär sådan insyn att det är att betrakta som en betydande olägenhet för grannar.

Inom detaljplaneprocessen görs avvägningar mellan olika intressen, exempelvis biologisk mångfald, som behandlas i dokumentet "Handlingsplan för biologisk mångfald".

Stadsbyggnadskontorets bedömning utifrån framtagna underlag så som naturvärdesinventering och spridningsanalys är att förslaget innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. Kompensationsåtgärder genom så kallad grönytefaktorsberäkning liksom grönkompensation säkerställs i

exploateringskontorets avtal med byggaktören, vilket beskrivs i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontoret står fast vid att föreslaget parkeringstal är lämpligt, med tanke på det mycket kollektivtrafikhäna läget. Detaljplanen ingår i ett pilotprojekt för mobilitetsåtgärder som ska syfta till att underlätta för ett hållbart resande och skapar goda förutsättningar för att resa med andra färdmedel än bil.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är dock informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda. Byggaktören kommer att informera boende och övriga berörda inom området om vilka arbeten och skyddsåtgärder som planeras utföras. Där ingår även radonmätningar och information om vem berörda kan vända sig med frågor inför arbetena och i efterhand om skada eller annan störning uppstår.

I stadens vägledning "Varsam utveckling av småhus- och villaområden" kan radhusområdet i Larsboda beskrivas med karaktärsdraget gruppbyggda småhusområden Tunnelbanestad som präglas av enhetligt utbyggda bebyggelsegrupper med högkvalitativ arkitektur och höga miljömässiga värden. I stadens byggnadsordning framgår att i tunnelbanestäder ska kompletteringsbebyggelse utformas utifrån ett helhetsperspektiv och utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar och närliggande bebyggelse. Nya grupper av hus ska utformas utifrån en sammanhållen gestaltningsidé. Lokala centrum och centrala stråk ska utvecklas genom att komplettera med ny bebyggelse, verksamhetslokaler och arbetsplatser där så är möjligt. Den gröna karaktären med förgårdsmark i gaturummet och de centrala parkstråkens samband med omgivande grönstruktur tas till vara och utvecklas. Kontorets samlade bedömning är att projektets utformning och placering är förenlig med flera av byggnadsordningens vägledningar för utveckling i tunnelbanestad.

Vidare bedömer stadsbyggnadskontoret inte att det generellt är olämpligt att uppföra flerbostadshus i närheten av småhusbebyggelse. I varje enskild planprocess prövas områdets förutsättningar för ny bebyggelse och i detta fall en för det direkta närområdet ny typologi i form av lamellhus. Stadsbyggnadskontoret

bedömer att förslaget är motiverat, välstuderat och anpassat efter platsens förutsättningar.

Farsta Företagarförening

Företagsgruppen ställer sig starkt negativt till det framlagda förslaget om att uppföra 78 nya bostäder invid Larsboda verksamhetsområde. Företagsgruppen framför synpunkter sammanfattade enligt nedan.

Stadens styrdokument

Företagsgruppen anser att planförslaget strider mot både översiktsplanen och programmet Tyngdpunkt Farsta eftersom de anger att Larsboda verksamhetsområdes fortlevnad och funktion ska säkerställas. Det är en viktig funktion för att skapa fler arbetsplatser i Farsta och kunna locka nya etableringar till området.

Företagsgruppen anser att nya bostäder kommer att inskränka på nyttjanderätten för företag med påföljd att de tvingas flytta. Verksamhetsområdet existerar inte som ett avgränsat område och påverkas av vad som händer i närområdet. Företagsgruppen ser alltför stor risk med att förslaget utarmar förutsättningarna för områdets karaktär, företagsinriktning samt fortsatta överlevnad som renodlat verksamhetsområde.

Arbetsplatser/ bostäder

Företagsgruppen framför att fler arbetsplatser behövs till Farsta, samt att det i stadens näringslivspolicy och budget framgår att verksamhetsområdenas strategiska utveckling ska förstärkas. Att det planeras för 10 000 nya bostäder i Farsta medför restriktioner och ojämnt fördelade förutsättningar för tillväxt för verksamheter och arbetsplatser.

Trafiksituationen

Företagsgruppen oroas över att transportflöden till och från verksamhetsområdet stryps och att framkomligheten riskerar att påverka områdets funktion med betydande säkerhetsrisker. Företagsgruppen anser att trafiköversynen är bristfällig och saknar en utredning som beaktar konsekvenserna för verksamheterna i området.

Verksamhetsområdets betydelse för regionen i stort.

Farsta är en viktig knutpunkt för Söderort och Larsbodas strategiska läge, med bland annat utvecklad infrastruktur och god tillgång till arbetskraft, skapar utvecklingsmöjligheter. Företagsgruppen informerar om att detta äventyras när det byggs 10 000 nya bostäder och oroas över bristen på politisk tyngd och genomförandekraft kring näringslivsfrågor i Farsta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om Larsboda verksamhetsområdes betydelse som arbetsplatsområde i Söderort men anser inte att planförslaget utgör en konflikt med verksamhetsområdets fortlevnad. En industribullerutredning har tagits fram i samband med planarbetet som bedömer att befintliga verksamheter kan bedrivas utan inskränkningar även då bostadsbebyggelse uppförs. Planförslaget har anpassats utifrån verksamheternas befintliga bullerverkan och planeras därför både utifrån zon A respektive zon B avseende industribuller.

Kontoret bedömer att en omvandling av Mårbackagatan ligger i linje med programmet för Tyngdpunkt Farsta om att omvandla gatan till ett stråk där gående och cyklister prioriteras, vilket är en positiv utveckling för många av de boende och arbetare som rör sig till och från Telestaden, verksamhetsområdet och Farsta pendeltågsstation och tunnelbanan.

Då Mårbackagatan genom den samlade exploateringen i närområdet avses att utvecklas till ett framtida urbant stråk bedöms en planeringsinriktning med mindre störande verksamheter närmast gatan som fortsatt lämpligt. Detta i enlighet med dagens verksamheter och gällande stadsplan. Inriktningen bedöms inte innebära några inskränkningar jämfört med dagens situation.

Exploateringen tillför ett jämförelsevis litet antal bostäder i ett projekt med ambitiösa mobilitetsåtgärder för att minska på bilinnehavet hos boende. Stadsbyggnadskontoret ser ingen risk att planförslaget påverkar Larsboda industriområdes funktion och möjlighet till trafikföring. Planeringen av Mårbackagatans utformning till ett urbant stråk hanteras parallellt med pågående detaljplanearbete för Sillö 5 där framkomlighetsaspekten bevakas.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

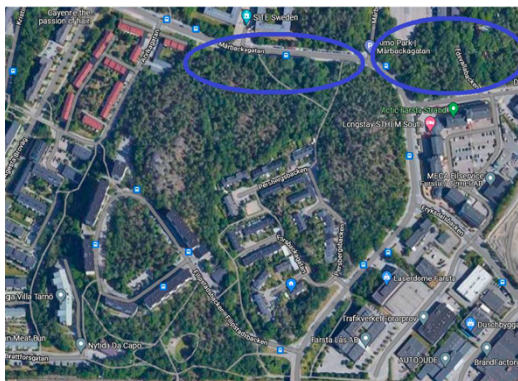
HA och FF

Anser att de synpunkter som skickades in i samrådet inte har värderats och saknar återkoppling. Framför nedanstående synpunkter.

Insyn till våra trädgårdar

Lyfter att planförslaget innebär att boende på Forsbackagatan kommer att få ett fyravåningshus direkt framför sina bostäder vilket medför ökad insyn från vardagsrum och balkonger in i trädgårdar. Anser att föreslagen bebyggelse kommer att förstöra det naturnära och avskilda läget och föreslår istället att det byggs fler radhus på

platsen samt att det södra huset placeras invid planområdet för Telestaden.



Föreslagen lokalisering invid Telestaden (blå ringar).

Parkeringsplatser

Framför att boende i området är i stort behov av bil. Att tro att de flesta som bor i de nya husen inte kommer att ha en bil anses vara en fantasi. Bostäder inom planområdet kommer att försvåra parkeringssituationen.

Sprängningar

Saknar svar på sina tidigare frågor om sprängningars inverkan på befintlig bebyggelse och hänvisar till skrivelsen från Larsboda trädgårdsförening för detaljerad information. Sprängningarna anses utgöra en stor risk för husens konstruktion samt att radonhalterna stiger.

Stadsbild/ gestaltning

Belyser att befintligt radhusområdet är ”mitt i naturen” och kommer att förstöras eftersom höghus inte passar in, framförallt det södra delområdet som förstör infarten. Hänvisar till Skönhetsrådets yttrande som inte anses ha beaktats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I detaljplaner är det stadsbyggnadskontorets uppgift att göra en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I frågan om insyn märks en intressekonflikt mellan det allmänna intresset av fler bostäder i ett kollektivtrafknära läge och enskilda fastighetsägares intressen av en insynsfri tomt. Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringen upplevs som stor i jämförelse med nuläget, men gör bedömningen att förslaget inte innebär sådan insyn att det är att betrakta som en betydande olägenhet för grannar.

Stadsbyggnadskontoret står fast vid bedömningen att förslaget är lämpligt och väl anpassat till sin omgivning. Intresset av en förtätning i kollektivtrafknära läge, i enlighet med översiktsplanens intentioner, bedöms i detta fall väga tyngre än enskilda fastighetsägares intressen. Planförslagets lokalisering vid korsningen Mårbackagatan/Persbergsbacken utgår från ett av de

delområden som programmet Tyngdpunkt Farsta utrett som lämpligt för ny bebyggelse.

Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med ett politiskt beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms även ge underlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende och befintliga i området. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet vid behov.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda. Byggaktören kommer att informera boende och övriga berörda inom området om vilka arbeten och skyddsåtgärder man kommer att utföra. Där ingår även radonmätningar och information om vem berörda kan vända sig med frågor inför arbetena och i efterhand om skada eller annan störning uppstår.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget enligt nuvarande utformning är ett väl avvägt tillskott i befintlig miljö och tillför nya värden till platsen genom bland annat ett tydligare inramat gaturum, kompletterande bostadstypologier och tryggare stråk. Stockholmshusen är framtagna för att kunna komplettera bebyggelse från olika tidsåldrar och bedömer att planförslagets arkitektoniska idé följer flera gestaltningssmotiv i befintlig bebyggelse i Larsboda och Farsta genom en lägre volym, en sammanhållen färgpalett, markerad sockelvåning, regelbunden fönstersättning, uppglasade och välkomnande entréer, och symmetriska sadeltak i en takvinkel som relaterar till sin omgivning, samtidigt som byggnaderna utgör ett tillskott för sin tid och samtida arkitektur. Byggnaderna planeras i ett strategiskt läge nära

pendeltåg, tunnelbana och buss och ger fler stockholmare möjlighet till bostad och hållbart resande.

ML

Undrar varför staden planerar höga hus på de små gräsplättarna mellan radhusområden. Framför vidare en oro över eventuella skador på sitt hus vid sprängningar till följd av projektet och undrar om dessa skador ersätts. Även parkeringssituationen ifrågasätts eftersom Persbergsbacken och Forsbackagatan redan är hårt belastade. Framför en oro för ökad kriminalitet i befintligt område och föreslår att bebyggelsen istället lokaliseras vid Telestaden eller utmed Edsvallabacken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Bostadsbristen är en av stadens och regionens största utmaningar. Stadens översiktsplan har en inriktning mot att bygga en tätare stad, vilket innebär att många projekt utgör en komplettering i en redan existerande struktur. I översiktsplanen och i programmet för Tyngdpunkt Farsta lyfts aktuellt planområde vid Mårbackagatan fram som lämpligt att pröva för förtätning.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. I syfte att minska ingreppen placeras bebyggelsen i suterrängläge vilket innebär en bättre anpassning till topografin med mindre behov av sprängningar.

Grönkompensation som planeras är naturvårdsåtgärder så som gallring med fokus på bryn och dalgångar i anslutning till planområdet. Även nya träd planteras inom kvartersmarken som kompensation.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med ett politiskt beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Stadsbyggnadskontoret

anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms även ge kundunderlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet.

MH och DH

Ställer sig positiva till detaljplaneförslaget och anser att bostäderna kommer bli ett positivt tillskott i området. Uppskattar att deras oro för sprängningar tagits på allvar genom att föreslå en riskanalys samt ett kontroll- och åtgärdsprogram. Uppskattar också att planbestämmelsen i bottenvåningen möjliggör för mer flexibla lokaler. Poängterar att det är viktigt med laddstolpar inom hela bostadsområdet, även för radhusområdet och önskar en kapacitetsförberedelse i närområdet. Ser positivt på att det finns planer på att anordna en bilpool i området och önskar att byggherren beaktar att boende i radhusområdet kan vara intresserade av att nyttja den.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:
Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna.

AS

Framför oro över hur planförslaget kommer att påverka radhusområdet och det egna hemmet. Anser att grönskan och träden är ovärderliga som insynsskydd i området och önskar en redovisning över vilka träd som ska tas ner.

Antalet parkeringsplatser i radhusområdet är begränsat redan idag och används som bland annat infartsparkering. Lyfter att situationen kommer att bli ohållbar.

Framför en stark oro över hur sprängningarna kommer att påverka befintliga radhus eftersom tidigare sprängningar i närområdet medfört skador på fasader och innerväggar.

Enligt solstudien kommer den egna tomten att skuggläggas under stora delar av dagen under vinter- och vårtid. Även om den idag skuggas av träd blir situationen värre. Hänvisar till projektbilden och undrar ifall balkonger även planeras mot radhusens trädgårdar, förutom mot Mårbackagatan?

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

I detaljplaner är det stadsbyggnadskontorets uppgift att göra en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I frågan om insyn eller skuggning märks en intressekonflikt mellan det allmänna intresset av fler bostäder i ett kollektivtrafikhärlä läge och enskilda fastighetsägares intressen av en insynsfri/skuggfri tomt. Vid vårdagjämning (jämförbart med höstdagjämning) sker under morgonen en viss avskuggning av närliggande radhusfastigheters trädgårdar på förmiddagen i söder, liksom även vid vintersolstånd vid 12.00-tiden. Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringen upplevs som stor i jämförelse med nuläget, men gör bedömningen att förslaget inte innebär sådan insyn eller skuggning att det är att betrakta som en betydande olägenhet för grannar.

Detaljplanen tillåter balkonger på båda sidor av byggnaderna, både mot gårdssidan och mot Mårbackagatan.

Flera träd i brynet mot Mårbackagatan kommer att behöva fällas vid planens genomförande, exakt vilka träd eller antal regleras ej i detaljplanen. Detaljplanen reglerar vilka träd som ska sparas. Fyra värdefulla träd på kvartersmark skyddas, varav ett naturvärdesträd som har en viktig funktion för områdets ekologiska samband avseende ek och tall. Inom de områden där plankartan anger n2 kan fler träd komma att sparas och avvägningen om vilka träd görs i genomförandeskedet. Exempel på trädsorter som kommer att tas ned är asp, glasbjörk, gran, rönn, ek, tall och oxel. Mer utförliga beskrivningar finns att läsa i naturvärdesinventering (Calluna, 2022).

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av att detaljplanen ingår i pilotprojektet för mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge underlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

PR, SR och PM

Anser sig fått svar på tidigare frågor men inte någon lösning. Projektet medför att grönområden tas ifrån boende, vilket aldrig är bra. Nya träd utlovas, men undrar på vilken yta. Anser att fyra parkeringsplatser inte är tillräckligt eftersom det redan nu är problem med parkeringsplatser i området. Framför vidare att den största anledningen till oro är rädsla för sprängningar eftersom skador redan framstått vid tidigare arbeten i området och informerar om att det egna huset är extra känsligt på grund av tidigare renoveringar. Ny bebyggelses placering nära kollektivtrafik är bra men placeringen nära befintliga radhus medför risker. Föreslår därför en alternativ placering längre bort längs Mårbackagatan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Bostadsbristen är en av stadens och regionens största utmaningar. Stadens översiktsplan har en inriktning mot att bygga en tätare stad, vilket innebär att många projekt utgör en komplettering i en redan existerande struktur. I översiktsplanen och i programmet för Tyngdpunkt Farsta lyfts aktuellt planområde vid Mårbackagatan fram som lämpligt att pröva för förtätning. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark.

Förslag på placering av nyplanterade träd redovisas i dokumentet Grönytefaktorsberäkning som bilagts planhandlingarna.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

MG

Vill delge sin skarpaste motsättning till den planerade bebyggelsen. Planförslaget anses stå i kontrast till stadens egna strategi för utveckling av småhus- och villaområden samt att förslaget är förödande för befintlig bebyggelse. Anser att bygget kommer påverka livet för de boende eftersom det blir total insyn. Skrivelse bifogas till synpunkterna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att det generellt är olämpligt att uppföra flerbostadshus i närheten av småhusbebyggelse. I varje unik planprocess prövas områdets förutsättningar att hantera ny

bebyggelse och i detta fall en för det direkta närområdet ny anslutande typologier i form av lamellhus. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget är väl studerat och anpassat efter de lokala förutsättningarna på platsen.

I detaljplaner är det stadsbyggnadskontorets uppgift att göra en avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. I frågan om insyn märks en intressekonflikt mellan det allmänna intresset av fler bostäder i ett kollektivtrafikhärläge och enskilda fastighetsäglarens intressen av en insynsfri tomt. Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringen upplevs som stor i jämförelse med nuläget, men gör bedömningen att förslaget inte innebär sådan insyn eller skuggning att det är att betrakta som en betydande olägenhet för grannar.

Stadsbyggnadskontoret står fast vid bedömningen att förslaget är lämpligt och väl anpassat till sin omgivning. Intresset av en förtätning i kollektivtrafikhärläge, i enlighet med översiktsplanens intentioner, bedöms i detta fall väga tyngre än enskilda fastighetsäglarens intressen.

Övriga

YG

Protesterar mot föreslagen bebyggelse eftersom det ska byggas bostäder i andra delar av Larsboda/Farsta. Den föreslagna platsen anses inte vara lämplig eftersom trafiken kommer att öka och det är en genomfartsgata. Anser att vad som behövs i Farsta är arbetsplatser så att boende slipper åka bil till Solna eller Nacka.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Planförslagets lokalisering vid korsningen Mårbackagatan/Persbergsbacken utgår från ett av de delområden som programmet Tyngdpunkt Farsta utrett som lämpligt för ny bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret anser att placeringen av ny bebyggelse är väl motiverad utifrån flertalet aspekter, bland annat närheten till kollektivtrafik och befintlig infrastruktur samt Mårbackagatans framtida omvandling till urbant stråk. Detaljplanen ger även möjlighet till fler arbetsplatser i Larsboda genom att lokaler för centrumverksamhet får anordnas i bottenvåning.

CB

Framför frågor gällande potentiella skador på sin egendom av byggherren vid eventuellt byggande/förberedelse/sprängning av mark. Upplýser om att tidigare arbeten i närområdet har orsakat skador, sprickor, i fastigheten och undrar om det kommer att genomföras någon besiktning av radhusen på Forsbackagatan och Persbergsbacken innan samt efter bygget genomförs? Anser att det

finns en överhängande risk för skador och vill därmed att en besiktning genomförs innan och efter byggskedet för att säkerställa om det uppstår skador för att i efterhand kunna få skadestånd och kunna återställa sin fastighet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

YS

Anser att projektet inte känns helt genomtänkt och att det kommer skapa problem för de som redan bor i området. Framför vidare att projektet innebär estetiska problem eftersom ett grönområde försvinner och uttrycker en oro för parkeringssituationen samt hur sprängningar kommer skada befintlig bebyggelse. Anser att det finns bättre platser där husen kan placeras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Bostadsbristen är en av stadens och regionens största utmaningar. Stadens översiktsplan har en inriktning mot att bygga en tätare stad, vilket innebär att många projekt utgör en komplettering i en redan existerande struktur. I översiktsplanen och i programmet för Tyngdpunkt Farsta lyfts aktuellt planområde vid Mårbackagatan fram som lämpligt att pröva för förtätning. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. I syfte att minska ingreppen placeras bebyggelsen i suterrängläge vilket innebär en bättre anpassning till topografin med mindre behov av sprängningar.

Som konsekvens av planförslagets genomförande kommer befintlig naturmark att tas i anspråk genom schaktning och markändringar. I plankartan regleras marken i delar med plushöjder för att bebyggelsen ska inpassas till topografin och marken fyllas igen till befintlig marknivå. Den nya bebyggelsen innebär att flera större träd i brynet mot Mårbackagatan kommer behöva fällas. Fyra värdefulla träd på kvartersmark skyddas, varav ett naturvärdesträd som har en viktig funktion för områdets ekologiska samband avseende ek och tall. Fler träd sparas även inom de zoner där områdets naturkaraktär ska bevaras. Grönkompensation som planeras är naturvärdesåtgärder så som gallring med fokus på bryn

och dalgångar i anslutning till planområdet. Även nya träd planteras inom kvartersmarken som kompensation.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med ett politiskt beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, utöver busshållplatsen invid planområdet. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

EKS

Meddelar att flera boende på Persbergsbacken/Forsbackagatan känner oro för hur planförslaget kommer påverka deras hus. Flera hus har tagit skada vid tidigare sprängningar i närområdet och undrar hur det säkerställs att deras hus inte tar skada av detta bygge.

Har också frågor gällande parkeringsplatser då det är brist redan idag och undrar hur detta är tänkt att lösas när det endast planeras för handikapp samt bilpoolsparkering inom projektet. Ökad trafik kommer att påverka barn som leker i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. Att

planförslaget utgör pilotprojekt mobilitet för Stockholmshusen grundas i ett politiskt beslut. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet.

CF

Är mycket orolig över parkeringssituationen då det redan är trångt i området. Antalet parkeringsplatser i radhusområdet är dimensionerat för familjer på 50-60-talet och nu har många familjer fler bilar. Befintliga garage används mest som förråd.

Anser att det är naivt önsketänkande att bygga nytt och tro att de boende kommer välja cykel och bilpool som färdmedel. De är de som bor i området idag som kommer att drabbas av problem. Önskar dedikerade parkeringsplatser, gärna i överkant, för att inte belasta boende i radhusen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Att planförslaget utgör pilotprojekt mobilitet för Stockholmshusen grundas i ett politiskt beslut. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet.

HW

Motsätter sig förslaget med det starkaste. Om bygget genomförs kommer fina små grönområden och träd att försvinna vilka idag ger Larsboda en härlig inramning och en bra ljudisolering mot trafiken. Godstrafiken på järnvägen och tung trafik runt Larsbodaområdet kommer att öka på grund av Mathems nya lokaler vilket påverkar miljön.

Framför vidare att träden har betydelse för klimatet och är viktiga att ha kvar. De grönytor som finns utmed Mårbackagatan idag kan

ta emot vatten och nyttjas för att lösa problem som stora regnmängder, till skillnad från hårdgjorda ytor som asfalt och bostadshus. Framför att begreppet naturkapital kan hjälpa till att väga in värdet av det gröna kapitalet som omger befintliga fastigheter, att se nyttan som levereras för klimatanpassning samt värdet i gröna mötesplatser, biologisk mångfald, attraktivitet och naturrekreation i människors absoluta närmiljö.

Lyfter att det är stort tryck på både tunnelbana och pendeltåg idag och att det byggs mycket längs linjen från Nynäshamn och Västerhaninge vilket ökar antalet trafikanter. Utöver detta byggs även mycket runt hela Farsta vilket påverkar antalet trafikanter på tunnelbana och pendeltåg. Framför vidare att ytterligare byggen påverkar kollektivtrafiken negativt.

Lyfter att det idag är stillastående bilköer på Magelungsvägen varje morgon vilket gör att många använder Mårbackagatan som genomfart. Det är många som parkerar på Persbergsbacken, Forsbackagatan och Filipstadsbacken vilket gör att de är hårt belastade. De nya bostadshusen innebär att fler bilar behöver hitta parkeringsplats.

Framför en oro att husen kommer ta skada av sprängningar och kräver en oberoende besiktning innan bygget startar. Lyfter vidare att tunga maskiner och lastbilar kommer påverka ljudnivån och boendemiljön negativt.

Anser även att tryggheten i området kommer att minska då nya hyreslägenheter medför ungdomsgång och stök.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. Fyra värdefulla träd på kvartersmark skyddas, varav ett naturvärdesträd som har en viktig funktion för områdets ekologiska samband avseende ek och tall. Ytterligare fler träd kan sparas inom de zoner där områdets naturkaraktär ska bevaras. Grönkompensation som planeras är naturvärdesåtgärder så som gallring med fokus på bryn och dalgångar i anslutning till planområdet. Även nya träd planteras inom kvartersmarken som kompensation.

Stadsbyggnadskontoret bedömning är att föreslaget parkeringstal är lämpligt, med tanke på det mycket kollektivtrafikhäna läget. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Stadsbyggnadskontoret ser inte att planförslaget och tillkommande hyresrätter kommer att medföra ett mer otryggt område. Tvärtom är bostäder i detta läge positivt för stadsbilden och den upplevda tryggheten längs Mårbackagatan och i närområdet i stort.

AA

Ifrågasätter värdet av planförslaget och anser att det är en brist att träd kommer kapas. Många boende i området har valt området på grund av tillgången till grönområden vilka nu byggs bort i en otrolig takt. Lyfter att det byggs på flera platser i närområdet och att det är otroligt många bostäder på kort tid.

Informerar om att boende i området har negativa erfarenheter av sprängning. Husen som är byggda på 50-talet tar stor skada av dessa sprängningsarbeten. Anser att staten inte tar sitt ansvar för att fixa det som hör till deras ansvarsområden i form av vatten och elledningar i området och att det därmed inte går att lita på att skador ersätts och fixas.

Är kritisk till föreslagen parkeringslösning och tycker den är naiv. De nya bostäderna tillsammans med planerna i Filipstadsbacken gör att parkering inom radhusområdet kommer att belastas. Det önskas däremot inte heller att det byggs massor av asfalterade parkeringar på grönområden.

Informerar om att det finns en stark enighet i området om att detta bygge inte är lämpligt och kommer medföra problem, och önskar att bygget avbryts.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Bostadsbristen är en av stadens och regionens största utmaningar. Stadens översiktsplan har en inriktning mot att bygga en tätare stad, vilket innebär att många projekt utgör en komplettering i en redan existerande struktur. I översiktsplanen och i programmet för Tyngdpunkt Farsta lyfts aktuellt planområde vid Mårbackagatan fram som lämpligt att pröva för förtätning.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. Som konsekvens av planförslagets genomförande kommer befintlig naturmark att tas i anspråk genom schaktning och markändringar. Fyra värdefulla träd på kvartersmark skyddas, varav ett naturvärdesträd som har en viktig funktion för områdets ekologiska samband avseende ek och tall. Fler träd sparas även inom de zoner där områdets naturkaraktär ska bevaras. Grönkompensation som planeras är naturvärdesåtgärder så som gallring med fokus på bryn och dalgångar i anslutning till planområdet. Även nya träd planteras inom kvartersmarken som kompensation.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge kundunderlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden.

SS

Ser negativt på ny bebyggelse i planområdets södra del med anledning av närheten till befintliga radhus och farhågor för försämrade ljusförhållanden. Platsen används som genväg från bostäderna till pendeltåget och skulle fungera bättre som grönområde och tillgång till boende. Ställer sig inte lika negativ till ny bebyggelse inom planområdets östra del. Lyfter vidare att det är problematiskt att sprängningar krävs. Tidigare sprängningar för MatHems lokaler uppges ha orsakat sprickor i husen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem

i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringen av befintligt område upplevs som stor i jämförelse med nuläget, men gör bedömningen att förslaget inte innebär sådan insyn eller skuggning att det är att betrakta som en betydande olägenhet för grannar. Vidare är bostadsbristen en av stadens och regionens största utmaningar. Stadens översiktsplan har en inriktning mot att bygga en tätare stad, vilket innebär att många projekt utgör en komplettering i en redan existerande struktur. I översiktsplanen och i programmet för Tyngdpunkt Farsta lyfts aktuellt planområde vid Mårbackagatan fram som lämpligt att pröva för förtätning.

GA

Lyfter att det inte finns tillräckligt med parkering i området idag och anser att skapa betonggetton medför segregation och elände.

Informerar om att när tidigare sprängningar utförts i närområdet har några radhus tagit skada och när det nu ska sprängas närmare befintliga radhus finns en oro för mer skador och höjda radonhalter hos de boende.

Framför vidare en oro för att Mathems nya etablering i området kan innebära ökad trafik. Att bostäder behövs men att skapa samhällen med problem redan från start underlättar inte samhällen där alla kan och vill leva. Även barns förutsättningar att leva, och leka, i området har försämrats.

Vill se att bygget stoppas, att kollektivtrafiken byggs ut och att det skapas samhällen som medborgare vill leva och bo i.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge kundunderlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget enligt nuvarande utformning är ett väl avvägt tillskott i befintlig miljö och tillför nya värden till platsen genom bland annat ett tydligare inramat gaturum, kompletterande bostadstypologier och tryggare stråk. De nya bostadsgårdarna planeras och utformas med boendekvaliteter och skapar förutsättningar för trygg lek och rörelse för barn.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda. Byggaktören kommer att informera boende och övriga berörda inom området om vilka arbeten och skyddsåtgärder man kommer att utföra. Där ingår även radonmätningar och information om vem berörda kan vända sig med frågor inför arbetena och i efterhand om skada eller annan störning uppstår.

EÖ

Lyfter att åtgärderna som vidtagits för parkering är obefintliga och anser att fyra parkeringsplatser för 78 lägenheter inte är ett seriöst förslag. Befintliga gator används redan som infartsparkering och planförslaget kommer att medföra mer kaos.

Informerar om att när det gjorts sprängningar i närområdet tidigare har befintliga radhus tagit skada. Uttrycker en oro för hur nya sprängningar ännu närmare kommer påverka radhusen och radonnivåerna och undrar om det gjorts utredningar för bygget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge underlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden.

Att planförslaget utgör pilotprojekt mobilitet för Stockholmshusen grundas i ett politiskt beslut. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg

och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda. Byggaktören kommer att informera boende och övriga berörda inom området om vilka arbeten och skyddsåtgärder man kommer att utföra. Där ingår även radonmätningar och information om vem berörda kan vända sig med frågor inför arbetena och i efterhand om skada eller annan störning uppstår.

UA

Har ingenting emot att det byggs men anser att trafikplaneringen är under all kritik. Anser inte att det är seriöst att tillföra fyra parkeringsplatser i samband med nybyggnationen, som dessutom är reserverade för rörelsehindrade samt bilpool. Det måste finnas mer realism i ett område som redan har ett underskott på parkeringsplatser. Det är direkt hånfullt att påstå att alla ska cykla nu när antalet hushåll fördubblas. Anser att stadsbyggnadskontoret måste tänka om i planprocessen för att behålla trovärdigheten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Att planförslaget utgör pilotprojekt mobilitet för Stockholmshusen grundas i ett politiskt beslut. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet.

BO och NO

Anser sig inte fått svar på de frågor som ställdes under samrådet och motsätter sig planförslaget. Rapport bifogas till synpunkterna

Lyfter att ny bebyggelse kommer att belasta gatuparkeringen och undrar hur det säkerställs att ingen av de nyinflyttade kommer att ha bil. Det är inte möjligt att cykla året runt. Framför vidare att pendeltågen redan är fullsatta samt att Nynäsvägen är full med bilar söderifrån. Planförslaget innebär att Nynäsvägen belastas ännu mer och detta är inte bra för miljön.

Informerar om att befintliga radhus är vibrationskänsliga vilket boende har fått erfara vid tidigare sprängningar i närområdet. Framför en oro för radon samt att vatten- och avloppsrör går sönder och undrar hur det säkerställs att befintliga fastigheter inte tar skada vid bygge.

Lyfter att det idag finns en inramning till befintligt bostadsområde som kommer att försvinna när nya hus uppförs. Lyfter vidare att de hus som gränsar till planområdet kommer att få försämrade boendeförhållanden med full insyn. Dessutom byggs ett grönområde som kan absorbera bort regnvatten.

Delger att de har sett i dokumentationen att en damm på Persbergsbacken undersökts eftersom den innehåller salamandrar. Vill uppmärksamma att det finns ytterligare en damm på Forsbackagatan som uppges innehålla salamander.

Anser inte att staden efterföljer sina riktlinjer på så sätt att när det byggs nytt ska fastigheterna anpassas till befintlig miljö och byggas med varsamhet. Hänvisar till Skönhetsrådet invändningar på förslaget och undrar hur hänsyn har tagits till dessa synpunkter.

Lyfter att det finns trygghet så det räcker och anser inte att de nya lägenheterna ökar tryggheten, snarare tvärtom, och undrar hur det säkerställs att tryggheten inte försämras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge kundunderlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom

kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. I syfte att minska ingreppen placeras bebyggelsen i suterrängläge vilket innebär en bättre anpassning till topografin med mindre behov av sprängningar.

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda. Byggaktören kommer att informera boende och övriga berörda inom området om vilka arbeten och skyddsåtgärder man kommer att utföra. Där ingår även radonmätningar och information om vem berörda kan vända sig med frågor inför arbetena och i efterhand om skada eller annan störning uppstår.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att förändringen av befintligt område upplevs som stor i jämförelse med nuläget, men gör bedömningen att förslaget inte innebär sådan insyn eller skuggning att det är att betrakta som en betydande olägenhet för grannar.

Planområdet ligger inte inom habitatnätverk för groddjur och inga observationer av salamander finns rapporterade i artportalen. En inventering av groddjur har genomförts. Den större delen av det inventerade området utgör inte optimal livsmiljö för groddjur och förutsättningarna inom AB Familjebostäders avdelade fastigheter bedöms inte vara bättre eller sämre än andra vegetationsklädda delar av det inventerade området närmare trädgårdsdammen. Denna bedömning kvarstår oavsett om det skulle finnas en eller flera trädgårdsdammar där salamandrar har observerats.

Kontoret bedömer att den nya bebyggelsens placering och utformning är anpassad till områdets stadslandskap och att kompletterande nya byggnader väster om Mårbackagatan är rumsligt välgörande för Mårbackagatans karaktär som stadsgata. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket.

Stadsbyggnadskontoret noterar Skönhetsrådets kvarstående synpunkter men bedömer fortfarande att planförslaget enligt nuvarande utformning är ett väl avvägt tillskott i befintlig miljö och tillför nya värden till platsen genom bland annat ett tydligare inramat gaturum, kompletterande bostadstypologier och tryggare stråk. Stockholmshusen är framtagna för att kunna komplettera bebyggelse från olika tidsåldrar och bedömer att planförslagets arkitektoniska idé följer flera gestaltningsmotiv i befintlig bebyggelse i Larsboda och Farsta genom en lägre volym, en sammanhållen färgpalett, markerad sockelvåning, regelbunden fönstersättning, uppglasade och välkomnande entréer, och symmetriska sadeltak i en takvinkel som relaterar till sin omgivning, samtidigt som byggnaderna utgör ett tillskott för sin tid och samtida arkitektur. Byggnaderna planeras i ett strategiskt läge nära pendeltåg, tunnelbana och buss och ger fler stockholmare möjlighet till bostad och hållbart resande.

CB

Informerar om att kvarteren runt Forsbackagatan har påverkats hårt av tidigare sprängningar i området, vilket bland annat resulterat i sprickbildningar, och anser att de skyddsåtgärder som då vidtogs inte var korrekta. Bifogar en rapport som förklarar problemen som boende upplevt. Lyfter vidare att om Stockholms stad ändå vill gå vidare med detaljplanen önskar de boende svar kring vilka åtgärder som kommunen planerar vidta för att skydda boendes hälsa och egendom. Föreslår bland annat fler detektorer, att sprängkraften hålls ned och att de boende konsulteras löpande. Efterfrågar vidare information kring åtgärder för luftkvalitet under eventuella arbeten.

Anser att antagandet om att avsaknaden av parkeringsplatser bidrar till färre nya bilar i området är ogrundat, samt att det finns behov av parkering utifrån affärsskäl.

Framför vidare att det berörda området har en rik natur med växt och djurliv, samt ekologiskt värdefulla ekbackar vilka bebos av den fridlysta igelkotten. Även vattensalamandrar har observerats i området och efterfrågar åtgärder för att säkra känsliga arter i området.

Lyfter att det finns en separat fiberkabel till en fastighet på Forsbackagatan som passerar den aktuella byggplatsen och som kan skadas. Kabeln används för forskning och riskerar att skadas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem

i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Byggaktören är i genomförandet av projektet skyldig att hämta information om vilka ledningar mm som finns i anslutning till planområdet och att vidta åtgärder för att undvika skador på dessa.

Även frågan om luftmiljö härrör till genomförandeskedet.

Byggaktören är även här skyldig att följa regler och riktlinjer för att minska störningar från arbetet under byggskedet, vilket regleras i miljöprogram.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge kundunderlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden.

Inom detaljplaneprocessen görs avvägningar mellan olika intressen, exempelvis biologisk mångfald, som behandlas i dokumentet "Handlingsplan för biologisk mångfald".

Stadsbyggnadskontorets bedömning utifrån framtagna underlag så som naturvärdesinventering och spridningsanalys är att förslaget innebär en rimlig avvägning mellan bebyggd mark och sparad naturmark. Fyra värdefulla träd på kvartersmark skyddas, varav ett naturvärdesträd som har en viktig funktion för områdets ekologiska samband avseende ek och tall. Ytterligare träd sparas inom de zoner där områdets naturkaraktär ska bevaras. Grönkompensation som planeras är naturvärdesåtgärder så som gallring med fokus på bryn och dalgångar i anslutning till planområdet. Även nya träd planteras inom kvartersmarken som kompensation.

Planområdet ligger inte inom habitatnätverk för groddjur och inga observationer av salamander finns rapporterade i artportalen. En inventering av groddjur har genomförts. Den större delen av det inventerade området utgör inte optimal livsmiljö för groddjur och förutsättningarna inom AB Familjebostäders avdelade fastigheter bedöms inte vara bättre eller sämre än andra vegetationsklädda delar av det inventerade området närmare trädgårdsdammen. Denna bedömning kvarstår oavsett om det skulle finnas en eller flera trädgårdsdammar där salamandrar har observerats.

Det är inte omöjligt att det finns igelkottar inom planområdet eftersom de trivs bra i småskaliga miljöer så som trädgårdar och parkmiljöer. Föreslagen byggnation bedöms dock inte påverka igelkottspopulationen negativt då lämpliga livsmiljöer bedöms finnas kvar i närområdet.

JA

Lyfter att vid sprängningsarbete är det viktigt att kartlägga sprickbildningar i det angränsande radhusområdet eftersom de är byggda i lättbetong och har skadats vid tidigare arbeten i området. Parkeringssituationen och antalet parkeringsplatser behöver ses över. Flera boende i radhusområdet saknar egen parkeringsplats och de som flyttar in i lägenheterna kommer att ha bil. Lyfter att det är en bra tanke med bilpool men att två p-platser till 78 lägenheter är för lite. För att bilpoolen ska fungera måste den ha god tillgång till fordon.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget innebär en ändamålsenlig lösning för området. Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med ett politiskt beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, och den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms ge kundunderlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden.

AM

Betonar vikten av att kontrollera övriga byggnader i området före och efter projektets genomförande. Flera av de befintliga radhusen har påverkats vid tidigare sprängningar i närområdet och mot den här bakgrunden lyfts ett behov av att utföra mätningar av radonhalter. Ser även ett behov av att parkeringsplatserna ses över.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

En detaljplan har inte juridiskt utrymme att reglera störningar

under byggnation. Byggaktören är informerad om tidigare problem i området och behöver följa gällande regler och riktlinjer för att ta hänsyn till påverkan på grannfastigheter vid genomförandet av byggnationen. Byggaktören tar enligt stadsbyggnadskontorets kännedom fram en riskanalys för sprängningsarbetet i syfte att minimera risken för skador på närliggande bostäder. Inom ramen för riskanalysens tillhörande kontroll- och åtgärdsprogram ska samråd hållas med boende och övriga berörda.

Med anledning av pilotprojektet i mobilitet har denna detaljplan ett lågt p-tal. P-talet är grundat på studier av möjliga parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder som gjorts i samband med ett politiskt beslut om att detaljplanen ska ingå i pilotprojektet. Stadsbyggnadskontoret anser att planområdets tillgång till kollektivtrafik är god med både pendeltåg och tunnelbana inom gångavstånd, förutom busshållplatsen invid planområdet. Den övergripande områdesutvecklingen i Farsta bedöms även ge underlag till ännu bättre kollektivtrafik i framtiden. Trafikförvaltningen anger i sitt samrådsyttrande att de ser ett behov av att utöka busstrafiken längs Mårbackagatan inom kort vilket förbättrar möjligheten till hållbart resande för nya boende och befintliga i området. Mårbackagatans gatumiljö planeras att förbättras med bättre förhållanden för gång- och cykeltrafikanter. Arbetet bedöms kunna förbättra trygghetsupplevelsen längs stråket. Möjlighet finns för boende inom planområdet att söka bilparkeringsplats i byggaktörens befintliga bestånd i närområdet vid behov.

Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Platsen bör inte bebyggas
- Bebyggelsen bör ta större hänsyn till stadsbilden
- Olägenheter för boende (insyn, ljusförhållanden, risk för påverkan vid sprängningar)
- Parkeringstillgången inom projektet är för liten
- Ny bebyggelse bör prövas någon annanstans
- Förlust av naturvärden bör minimeras ytterligare

Synpunkter inkomna under granskning som föranlett revideringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskningen kommer följande revideringar att göras inför antagande:

- En planbestämmelse tillfogas plankartan om att bostäder ska utformas med minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, alternativt omfatta högst 35 kvm.
- En kompletterande artinventering har tagits fram och motiverar inga ändringar i planförslaget.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och att de inkomna synpunkterna har hanterats i planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till planförslaget som är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och uppnå stadens åtaganden i Stockholmsöverenskommelsen.

Planförslaget tillför värden till platsen genom ett tydligare inramat gaturum, kompletterande bostadsformer och tryggare stråk i närheten till Farsta strands pendeltågsstation. Kontoret bedömer att den nya bebyggelsens placering och utformning är anpassad till områdets stadslandskap och blir rumsligt välgörande för Mårbackagatans karaktär som stadsgata. Utvecklingen bidrar till en mer sammanhängande stad i enlighet med översiktsplanen samtidigt som ett tryggare och mer lättorienterat gaturum tillskapas.

Under granskningen har invändningar mot planförslaget gällande planförslagets utformning och utförande inkommit. Kontoret bedömer att frågan om tillkommande bebyggelses lämplighet, placering och volym är väl utredda och menar att planförslaget utgör en väl avvägd exploatering som samspelar med omgivningen och Farsta i stort. Naturkaraktären bevaras i så stor utsträckning som möjligt och värdefulla träd skyddas i detaljplan. Med tillkommande bebyggelse får fler möjligheten att bo strategiskt nära kollektivtrafik, service, arbetsplatser.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda bedömning är att inkomna synpunkter har hanterats och innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Anna Wallström
enhetschef

Natali Klosterling
stadsplanerare