

Samrådsredogörelse

Detaljplan för Telestaden i stadsdelen Farsta, Dp 2014-13908

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	2
Planens syfte	2
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	3
Allmänt om samrådet och planprocessen	4
Arkitektur och gestaltning	6
Kulturmiljö	8
Bostäder	12
Skolor och förskolor	13
Kulturliv	17
Planbestämmelser	18
Olägenheter för grannar	19
Markägoförhållanden	20
Parker och grönområden	21
Gator och trafik	22
Teknisk försörjning	31
Hälsa och säkerhet	34
Miljö- och klimataspekter	40
Sociala frågor	46
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	47
Föreslagna förändringar	50
Inkomna synpunkter	53
Statliga och regionala myndigheter och förbund	53
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	73
Övriga remissinstanser	106
Sakägare enligt fastighetsförteckningen	111
Övriga, ej sakägare	115

Sammanfattning

Detaljplanen för Telestaden är en del av fokusområdet Farsta och ingår ett stadsutvecklingsområde för cirka 4500 bostäder vid Drevviken och Nynäsvägen. Planförslaget knyter ihop området och bidrar till en blandad stadsmiljö med omkring 2000 bostäder, två skolor, förskolor, butiker, kontor, park och torg. Televerkets gamla förvaltningsbyggnader utgör en viktig del av områdets identitet och kulturmiljön skyddas i detaljplanen. Gående och cyklister prioriteras och nya kopplingar över Nynäsvägen föreslås. Delar av detaljplanens genomförande förutsätter att Larsboda trafikplats byggs om och en vägplan tas fram.

Planförslaget sändes ut på samråd 2019-10-08 - 2019-11-26. Under samrådet har 41 yttranden inkommit. Remissinstanser har synpunkter avseende riksintresset Nynäsvägen, trafik, risk, buller, kulturvärden, ekologisk spridning, dagvatten, skyfall, genomförbarhet, byggnadernas gestaltning och skala. Få yttranden inkom från sakägare under samrådet, dessa berör främst byggnadshöjd och typologi i delar av området. Övriga privatpersoner och verksamheter vill att teletornet och O-huset med inhyrd kulturverksamhet bevaras samt önskar olika typer av service.

Flera frågor föreslås studeras vidare, dels till följd av inkomna synpunkter och dels till följd av ändrade förutsättningar i delar av projektet. Förändringarna innebär främst att framkomligheten i anslutning till trafikplatsen studeras vidare, att högstadieskolan samt del av angöringsgatan mot Larsboda verksamhetsområde utgår från detaljplanen, delar av bebyggelsen bearbetas med hänsyn till natur- och stadsbildsvärden samt att buller, risk och skyfallshantering studeras vidare.

Kontorets bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Planens syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en omvandling av området till en stadsdel med en blandning av bostäder, verksamheter, kontor, och service samt allmänna platser såsom gator, parker och torg. På så sätt ska planen säkerställa behov av offentlig och kommersiell service i området samt ge grunden för en levande stadsmiljö. Planen syftar vidare till att säkerställa bevarande av befintlig kulturhistorisk bebyggelse och miljö samt att reglera den tillkommande bebyggelsen med ett medvetet förhållningssätt till den kulturhistoriska bebyggelsen på platsen och Farstas bebyggelse i

stort. Ny bebyggelse och nya offentliga rum ska också genom en omsorgsfull gestaltning bidra till en attraktiv stadsmiljö samt till att stärka de rumsliga sambanden mellan Telestadens olika delar och dess omgivning. Den nya stadsstrukturen ingår i ett större utpekat stadsutvecklingsområde som ska vända Farsta mot Drevviken vilket bland annat nya gång- och cykelbroar över Nynäsvägen ska bidra till. Den föreslagna stadsutvecklingen kräver en ombyggnation av trafikplats Larsboda vilket detaljplanen syftar till att möjliggöra parallellt med en pågående vägplaneprocess.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2019-10-08 - 2019-11-26. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Farsta bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i tisdagen den 8:e oktober 2019. Samrådsmöten hölls gemensamt med intilliggande Karlsviks strand i Telestadens lokaler 2019-11-07 och 2019-11-12. Sammanlagt deltog cirka 120 personer. Under samrådet inkom totalt 41 yttranden från remissinstanser, sakägare och övriga.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Flertalet *remissinstanser, sakägare, boende och övriga* är sammantaget positiva till planförslaget. Flera framhåller att förslaget medför ett betydande tillskott av bostäder och arbetstillfällen, vilket ligger i linje med kommunfullmäktiges ambitioner att öka antalet arbetstillfällen i stadens södra delar och i översiktsplanens fokusområden. Flertalet ser positivt på att området omvandlas till en funktionsblandad stadsdel, att byggnation sker på redan ianspråktagen mark och att en blandning av upplåtelseformer eftersträvas.

Remissinstanser, sakägare, boende och övriga framför vikten av att även fortsättningsvis i planarbetet säkra plats för servicefunktioner och mötesplatser – så som vårdcentral, äldre/vårdboende, skola,

förskola, fritidsgård, idrottshall, lokaler för kultur och föreningsliv, apotek och livsmedelsbutik.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att den föreslagna inriktningen mot blandstad och den generella utvecklingen bekräftas i samrådet. Staden har högt ställda bostadsmål vilket innebär att den mark som finns tillgänglig och är lämplig att bebygga måste nyttjas på ett effektivt sätt inom hela kommunen. En hög koncentration av bostäder medför underlag för att etablera ny samhällsservice och handel.

Avsikten är fortsatt att eftersträva en lämplig blandning av arbetsplatser, offentlig och kommersiell service, bostäder av olika slag och olika typer av allmänna platser. Stadsbyggnadskontoret har däremot inte möjlighet att i detalj styra vilka verksamheter som ska inrymmas i området, utöver skolor, förskolor och idrottshall som regleras med bindande planbestämmelser. Användningsområden som markeras som centrumändamål kan få en varierad inriktning mot kommersiell eller offentlig service alternativt lokaler för kultur och föreningsliv. Vårdboende ges planstöd som även möjliggör annat innehåll. Inkomna önskemål, till exempel om LSS-boende som ej regleras med planbestämmelser, förmedlas till byggherren.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Länsstyrelsen anser att detaljplanen inte till fullo överensstämmer med kommunens översiktsplan då bebyggelse föreslås i ett regionalt samband för den biologiska mångfalden.

Trafikverket framför att innan detaljplanen antas ska Trafikverket och Stockholms stad ha tecknat avtal gällande planerade åtgärder i och omkring trafikplats Larsboda. Vidare framhåller Trafikverket att Stockholms stad ska stå för samtliga kostnader avseende Trafikverkets inblandning i en framtida ombyggnad av trafikplats Larsboda samt framtagande av handlingar utifrån planläggningsprocessen för vägplan.

Exploateringskontoret anmärker på att de stora investeringarna i allmän platsmark innebär att den systemhandling som tas fram i kommande skede sannolikt behöver etappindelas.

Planläggningsprocessen för trafikplatsen är tidskrävande och medför stor påverkan på såväl tidplan som utbyggnadsordning.

En *privatperson* framhåller att begreppet samrådsmöte är olämpligt och att informationsmöte är en mer korrekt benämning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget ska möjliggöra en omfattande stadsutveckling i Telestaden vilket ligger i linje med översiktsplanen där Farsta är utpekad som fokusområde. Telestaden ingår dessutom i ett område mot Drevviken som ska genomgå en särskilt omfattande omvandling. Området omfattades även av program för Tyngdpunkt Farsta där övergripande förutsättningar utreddes och en planeringsinriktning formulerades som innebar en omfattande bebyggelse i området i kombination med ett grönstråk längs Drevviken. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att detaljplanen är förenlig med både översiktsplanen och programmet för Tyngdpunkt Farsta. Stadsbyggnadskontoret eftersträvar en lämplig avvägning för att samtidigt stärka ekologiska spridningssamband med regional betydelse i enlighet översiktsplanen. Inför granskningen ska förslaget justeras i det hänseendet, se vidare under rubriken naturmiljö, under Miljö- och klimataspekter.

Till granskningsskedet avses detaljplanen för Telestaden att delas in i etapper så att skivhusen och den gamla matsalsbyggnaden i Vitsand kan hanteras i en första etapp. Syftet är att påskynda processen för dessa delar så att befintliga byggnader kan ges ett nytt innehåll. Komplexiteten i andra delar av förslaget, särskilt kopplat till trafikplatsens ombyggnad, bedöms fördröja projektet. Avsikten är att projektet ska kunna hållas ihop avseende frågor som behöver lösas i ett större sammanhang; övergripande struktur, skolor och förskolor, dagvatten med mera. Planprocessen med granskning och systemhandling för etappen i Vitsand bedöms kunna fortlöpa parallellt och genomförandet bedrivs relativt oberoende av övriga delar av Telestaden.

Två samrådsmöten i form av öppet hus hölls på plats i Telestaden. Samrådsmötet syftar till att sprida kunskap mellan mötets deltagare och att inhämta synpunkter. Ett annat viktigt syfte är att informera om förslaget då det utgörs av ett omfattande material. Projektet representerades, förutom av stadsbyggnadskontoret, även av stadens berörda förvaltningar samt byggherren och ett flertal konsulter. Stadsbyggnadskontoret har informerat sig om de samtal som fördes och bedömer att både negativ och positiv respons har kunnat följas upp.

Arkitektur och gestaltning

Flertalet *remissinstanser, sakägare och övriga* har synpunkter gällande bebyggelsens föreslagna utformning. Ett antal *övriga* anser att exploateringsgraden är för hög och storskalig.

Länsstyrelsen anmärker på ett antal planbestämmelser och formuleringar som kan utvecklas för ökad tydlighet och underlätta uppföljning i ett bygglovsskede.

Farsta stadsdelsnämnd anser att bebyggelsen längs Nynäsvägen, speciellt i Mårbackakvarteren är mycket storskalig och monumental samt att föreslagen färgsättning är dyster. Nämnden framhåller att delar av den föreslagna bebyggelsen är trygghetsskapande och ser positivt på utformning och skala. Nämnden anser att huset längst österut i parkhuskvarteret bör utgå då det är placerat på en höjd där naturmarken är värd att bevara. Nämnden har vidare ett flertal synpunkter gällande struktur, höjder och täthet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet avstyrker förslaget i föreliggande form. Rådet anser att utvecklingen mot fler bostäder i området är möjlig men har allvarliga invändningar när det gäller föreslagna höjder och tätheten i vissa kvarter. Rådet inskräper att förslaget stärker Nynäsvägens motorvägsutformning med storskalig arkitektur att se i höga hastigheter. Skönhetsrådet anser att de föreslagna punkthusen är aparta och att de inte är placerade som i Farsta i övrigt. Med höjder uppemot 12 våningar bryter de skalan på ett olyckligt sätt och de är dessutom placerade i mycket fin naturmark. Skönhetsrådet anser att skolan i Mårbacka bör placeras i detta område och att bostäderna istället läggs vid Ågesta broväg.

Samfundet S:t Erik ifrågasätter de föreslagna höga och sammanhängande byggnadsvolymer som är avsedda att bygga bort trafikbullret vid Nynäsvägen. De förstärker och cementerar barriäreffekten och skapar ett ogästvänligt vägrum. Förslaget till detaljplan bör omarbetas med ambitionen att dämpa bullret vid källan och i stället låta stadsfronten mot Nynäsvägen underordna sig landskapet i en fallande form ner mot sjön. De föreslagna slutna kvartersformerna i Mårbackaområdet och intill Ågesta broväg bör omarbetas för att bättre ansluta sig till det karaktäristiska samspel mellan topografi, vegetation och byggnader som i övrigt kännetecknar Farsta.

Trafiknämnden anser att kvartersstrukturen i hela planområdet bör utformas med hörnavskärningar intill korsningar med allmänna gator för att medge tillräcklig sikt och framkomlighet.

Ett antal *sakägare* och *övriga* framhåller synpunkter kring gestaltning. En *sakägare* anser att Mårbackaskolan borde vara lägre så att det harmoniserar med radhusen mitt emot. En person under kategorin *övriga* anser att gestaltningen av de högre husen är bristfällig vad gäller material och fasadindelning, att delar av byggnaderna behöver redovisas tydligare i illustrationsmaterialet och att flera kvarter i Mårbackaområdet generellt har en låg arkitektonisk nivå.

Farsta Sillö AB anser att mötet med det nuvarande arbetsplatsområdet bör omarbetas så att det ger ett bättre gaturum och möjliggör en större stadsmässighet. Inte minst gäller det i korsningen Mårbackagatan/Edsvallabacken.

Ccap motsätter sig en rivning av Hus O och föreslår istället att flytta det planerade bostadshuset på den platsen till en annan del av området, tex till parkområdet eller liknande.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Strukturen kommer att ses över i vissa delar för att anpassa förslaget till inkomna synpunkter men en hög exploateringsgrad är önskvärd med tanke på stadens bostadsmål. Det innebär att den totala exploateringsgraden i stort sett bedöms bli oförändrad när förslaget bearbetas vidare. Justeringar i placering och skala kommer huvudsakligen att genomföras enligt nedan.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i synpunkten att mårbackakvarteren mot Nynäsvägen riskerar att ge ett storskaligt intryck. Förslaget avses därför bearbetas avseende volymhantering och gestaltning för att bättre möta både det storskaliga vägrummet men också upplevelsen i närheten av bebyggelsen. Bebyggelsens höjd avses dock vara lämplig att bibehålla då principen att avskärma buller från Nynäsvägen och Ågesta broväg bedöms nödvändig för att klara gällande bullerkrav och åstadkomma en godtagbar boendemiljö. En överdäckning av Nynäsvägen har diskuterats men bedöms så pass svår och dyr att genomföra att det inte är aktuellt med nuvarande förutsättningar.

Parkhuskvarteren avses att bearbetas för att på ett bättre sätt värna ekologiska spridningssamband, skapa bättre bostadsgårdar, mer luft mellan byggnaderna och en mer inbjudande entré till parken. Kontoret står fast vid att punkthus är en lämplig typologi, som möjliggör goda ljusförhållanden och siktlinjer mot parken samt korrelerar med stadsbilden i Farsta. Kontoret kan konstatera att ett flertal remissinstanser välkomnar den föreslagna typologin som kommer att motiveras tydligare till granskningsskedet.

Bearbetningen av bebyggelsen kan medföra att punkthus placeras närmre Mårbackas kontorshus, vilket kommer att behöva studeras särskilt med avseende på påverkan på kulturmiljö och stadsbild.

Mårbackaskolans volym anses väl avvägd i förhållande till omgivande kulturmiljö, radhus och ett effektivt markutnyttjande för att ge plats åt en tillräckligt stor skolgård. Till granskningsskedet kommer skalförhållandet mellan Mårbackaskolan och befintliga radhus att redovisas tydligare med hjälp av sektioner.

Planbestämmelser som reglerar bebyggelsens gestaltning kommer att förtydligas och samordnas bättre med planbeskrivningen. Därutöver tydliggör gestaltningsprogrammet förslagets arkitektoniska idé och anger mer i detalj till exempel bebyggelsens färgsättning. Detaljplanen reglerar grunden för gestaltning och arkitektonisk nivå medan detaljer i utformningen hanteras i bygglov.

Acceptabla siktförhållanden i korsningar kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet. Hörnavskärningar bedöms dock bryta mot förslagets övergripande gestaltningsidé som samspelar med Telestadens och Farstas befintliga bebyggelse.

Förslaget att bevara den kulturhistoriskt värdefulla idrottshallen i Mårbacka och istället placera huset vid Mårbackaparken kan inte tillgodoses eftersom parkens storlek bedöms viktig att värna.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Länsstyrelsen framhåller vikten av att konsekvensbeskrivningar för kulturmiljö samt stads- och landskapsbild även görs sammantagna för hela programområdet för Tyngdpunkt Farsta. Länsstyrelsen ser positivt på att detaljplanen innebär rivningsförbud, skydd av kulturvärden och varsamhetsbestämmelser för Televerkets två anläggningar samt att utemiljöer anordnas med hänsyn till kulturvärden. Länsstyrelsen anser att det finns flertalet delar av förslaget som tydligt kommer att påverka kulturhistoriska värden negativt, särskilt kan nämnas ombyggnation av skivhusens fasad samt de höga tillbyggnaderna längs Nynäsvägen. Teletornet bör få skydd i planförslaget och Länsstyrelsen anser att förslaget är motsägelsefullt då den dels öppnar upp för rivning av teletornet, trots att det framgår i planbeskrivning och antikvarisk konsekvensanalys att detta kommer att förvanska hela området utifrån kulturmiljösynpunkt. Till granskningsskedet anser Länsstyrelsen att det behövs ytterligare utredning av hur

kulturvärden ska tillgodoses samt tydligare motiv till olika avvägningar i planbeskrivningen. Interiören i befintliga anläggningar i Vitsand och Mårbacka bör skyddas.

Farsta stadsdelsnämnd framför att det är bra att Televerkets stenlagda logotyp sparas och att gatstenarna flyttas till det centrala Teletorget.

Kulturnämnden bedömer att anläggningen i Mårbacka har respekterats i större utsträckning än anläggningen i Vitsand. Gällande Mårbacka ser kulturnämnden positivt på att delområdets alla blåklassade byggnader i Mårbacka bevaras. Kulturnämnden anser att tillkommande bebyggelse i Mårbacka kan accepteras. Stadsbilden bedöms kunna tåla den avvikande höjdskalan som punkthusen ger. Dock motsätter sig nämnden föreslagen rivning av en blåklassad idrottshall och anser att hallen istället bör förses med en skyddsbestämmelse mot rivning i plan. Kulturnämnden lyfter frågor om kvarter M8 Helge som avser rivning och tillbyggnader. Kulturnämnden anser att föreslagna håltagningar i fasader på delar av befintlig bebyggelse medför en negativ påverkan på byggnadernas kulturhistoriska värde och vill att dessa utförs på annat sätt. Planförslaget i Vitsand bör omarbetas i delar. Kulturnämnden skulle helst se att skivhusen och teletornet lämnades orörda då de utgör landmärken, men jämfört med rivning är planförslaget att föredra. Tillkommande bebyggelse mot parksidan och Vitsandsstråket bör avstyrkas, byggnaderna mellan skivhusen mot Nynäsvägen bör sänkas och föreslagna balkonger bör utgå. Teletornet bör ges ett skydd mot rivning i detaljplanen. Möjligheten att hitta en ny användning för tornet bör undersökas. Det är dock mycket positivt att ursprungliga byggnader såsom den gamla matsalen och paviljongen i parken bevaras och ges ett skydd i planen. Vidare bedömer Kulturnämnden att det finns behov av att förtydliga och stärka upp skyddet i vissa delar av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen och föreslår ett antal planbestämmelser för detta. Dessa omfattar bevarande av byggnadsvolymer, omålad betongfasad och ursprungligt kulörschema vid ommålning av fönsterbågar i Mårbacka; bevarande av matsalsbyggnadens byggnadsvolym i Vitsand.

Kulturnämnden avstyrker rivningen av den blåklassade idrottshallen i Mårbacka tillsammans med *CCAP* och *Konstverket* som också bedriver kulturverksamhet i byggnaden.

Rådet för skydd av Stockholms skönhet anser att teletornet ska bevaras som identitetsmarkör och förses med varsamhetsbestämmelser. Skönhetsrådet anser att förslaget för

Mårbackaanläggningen i huvudsak är positivt för utvecklingen men understryker att ett av de till synes sex hus som bildar byggnaderna Ivar och Ludvig bör behållas i ursprungligt skick med orörd fasad och fönsterindelning. Rådet framför att Vitsands skivhus bör planläggas som kontor för att bevara den öppenhet som arkitekturen bygger på. Byggnaderna får inte tillföras nya förvanskande element såsom runda fönster.

Samfundet S:t Erik anser att det aktuella planförslaget är förödande för den emblematiske bebyggelsen med skivhusen och teletornet i Visandsområdet. Hela karaktären förvanskas om skivhusen byggs samman på föreslaget sätt och om teletornet rivs. Teletornet är en oerhört viktig del av anläggningen och nödvändig för att förstå dess historia. Rivningsförbud för teletornet bör införas i planen.

Ett flertal *övriga* yttranden anser också att Teletornet bör bevaras. Ett fåtal *övriga* framför att det är positivt att den stensatta logotypen får en ny plats i området. *BUMS* ser det som olämpligt att den kulturhistoriska bebyggelsens inplacering i landskapet störs av ny bebyggelse med en alltför hård exploatering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inkomna synpunkter under samrådet tydliggör den intressekonflikt som ligger i att omvandla en kulturhistoriskt intressant för att möjliggöra en ny användning. Utifrån de synpunkter som framförts i samrådet bedömer stadsbyggnadskontoret att de avvägningar avseende kulturmiljön som ligger till grund för samrådsförslaget i huvudsak är välgrundade. Huvudinriktningen är att bevara en sammanhängande kulturmiljö i Mårbacka och möjliggöra medvetet anpassade tillägg till Vitsands kulturmiljö, med syfte att möjliggöra en omvandling från kontor till bostäder. Kontoret bedömer att förslagets negativa konsekvenser för kulturmiljön är motiverad utifrån de värden som är möjliga att skapa och en förutsättning för att kunna bevara skivhusen i Vitsand genom att ge dem en ny användning. Den föreslagna inriktningen mot blandstad med delvis bevarad kulturmiljö innebär att Telestaden som ett särpräglad område i ABC-staden Farsta fortsatt blir avläsbar samtidigt som området öppnas upp och får nytt liv. En utvecklad konsekvensanalys för den övergripande kulturmiljön och stads- och landskapsbilden kommer att tillföras.

Planbestämmelser för bebyggelse som avses bevaras är formulerade i syfte att möjliggöra en ny användning som också ska vara användbar över tid. Till exempel skapas förutsättning för en bra boendemiljö med bullerdämpning och möjlighet för balkonger. Generella bestämmelser som möjliggör fasadförändringar syftar till

att ge långsiktiga och förutsägbara förutsättningar för nya kontor och verksamheter.

Kontoret ser behov av att fördjupa utredningar och konsekvensanalyser för särskilt svåra delområden. Det gäller främst rivningar av teletornet och idrottshallen i Mårbacka, om- och tillbyggnader av Vitsands skivhus, anpassning av Mårbackahusen för nya verksamheter samt förändringar av utemiljöer vid Vitsandsstråket och Mårbackastråket. Utredningsarbetet kan komma att påverka förslagens utformning för att på ett bättre sätt ansluta till befintliga kulturmiljöer. Interiörer kommer att undersökas ytterligare och eventuellt skyddas med planbestämmelser.

Samrådssynpunkterna bekräftar att telekommunikationstornet har ett högt värde för området, både avseende kulturmiljö och som identitetsbärare för Farsta. Kontoret ser dock små möjligheter att genom rivningsförbud säkerställa tornets bevarande, då tornet i praktiken inte är möjligt att tillgängliggöra för någon funktion och en långsiktig förvaltning av ett torn utan egentlig användning har bedömts som svår att lösa. Förutsättningarna för att kunna bevara tornet avses undersökas vidare inför granskningen, men kontoret bedömer att de kulturhistoriska värdena, med de föreslagna skyddsbestämmelserna, ges ett tillräckligt skydd i planförslaget. Kontoret vidhåller därför att planen bör möjliggöra rivning av tornet.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att idrottshallen i Mårbacka har ett högt kulturhistoriskt värde och rymmer en kulturhistoriskt förenlig kulturverksamhet som också kan ge mervärden till den planerade stadsdelen. Samtidigt har byggnaden tillkommit senare än övriga mårackabyggnader och har i genomförd kulturmiljöanalys bedömts vara mindre känslig för förändringar än övriga byggnader i området. Möjligheten att bevara idrottshallen för exempelvis skolans användning har övervägts men avfärdats då det bland annat har visat sig svårt att anpassa för verksamhetens krav på tillgänglighet för omklädning. Befintlig kulturverksamhet är i sig inte rimlig att skydda genom att begränsa användningen i detaljplanen till att endast innehålla nuvarande verksamhet, som hyr lokalerna med korttidskontrakt.

Om- och tillbyggnader i Vitsand kommer att detaljstuderas och konsekvensbeskrivas ytterligare för att åstadkomma ett väl avvägt förhållande mellan kulturmiljövärden och en ny användning. Balkonger och fönsterutformning är exempel på sådant som kan bearbetas i viss utsträckning men med beaktande av intresset av

boendekvalité. Tillbyggnaderna ses som helt nödvändiga för att anpassa bebyggelsen för den planerade användningen som bostäder för att klara risk- och bullerkrav. Stadsbyggnadskontoret har sedan tidigare bedömt att värdet av att sänka skärmbebyggelsen är begränsat förutsatt att den arkitektoniska idé som presenterades i samrådet genomförs. Förslag om att bevara skivhusen som kontorshus helt eller delvis kan inte tillgodoses annat än att möjligheten säkerställs med flexibla användningsbestämmelser. Staden och markägaren förenas i intresset att upprätthålla en omfattande bostadsvolym och en omvandling från verksamhetsområde till blandstad med en stor andel bostäder är en grundläggande förutsättning för projektet.

Mårbackaområdet har en högre kulturhistorisk klassning än Vitsandsområdet, men vissa förändringar har bedömts som nödvändiga för att möjliggöra ny användning där flera olika verksamheter inryms i området och att skapa tydliga förutsättningar för kommande verksamheter. Kontoret bedömer att det är rimligt att bevilja nya håltagningar i Mårbacka enligt de principer som anges, men avser att ytterligare studera omfattning, placering och utformning av dessa inför granskningsskedet. Bestämmelserna kommer att kompletteras med stöd av inkomna synpunkter bland annat vad gäller bevarandet av omålade fasader och befintligt kulörschema. Kulturmiljöutredningen ska kompletteras med en beskrivning av innergården i kvarter M8 Helge. Bevarande av värdefulla delar, såsom till exempel pyramiden kan komma att säkras på plankartan.

Bostäder

Länsstyrelsen anser att kommunen kör förtydliga hur planförslaget förhåller sig till övergripande mål gällande bostadsförsörjning och andra strategiska bostadsmål.

Farsta stadsdelsnämnd har framfört behov av gruppboheter enligt LSS, lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och vill se att antalet bostäder förtydligas i planhandlingarna. Nämnden har framfört behov av en gruppbohet innehållandes 12 lägenheter och en med 6 lägenheter. Att blandade upplåtelseformer eftersträvas är bra.

Några privatpersoner anser att upplåtelseformer ska beaktas då det påverkar området socioekonomiskt under lång tid framöver. En person ställer sig frågande till var äldreboende/ seniorboende planeras i planförslaget då alla åldersgrupper bör kunna bo och trivas i området samt föreslår att en byggnad avsätts som äldreboende i förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen ska kompletteras med en tydligare redogörelse för hur förslaget förhåller sig till övergripande mål för bostadsförsörjningen. Blandade upplåtelseformer, lägenhetsstorlekar och olika typer av bostäder ingår som ett av målen. Stadsbyggnadskontoret har däremot inte möjlighet att reglera upplåtelseformer i detaljplan och har inte som praxis att reglera lägenhetsstorlekar. Däremot kan dessa frågor i viss mån regleras genom stadens avtal med byggherren.

Stadsdelsförvaltningens önskemål om gruppboende har framförts till byggherren och exploateringskontoret. Förvaltningens har också möjlighet att driva frågan genom sitt deltagande i planprocessen. Ett äldreboende planeras i Mårbackas kulturbebyggelse, i kvarter M4.

Skolor och förskolor

Länsstyrelsen anmärker på att angivna friytor per elev är för små och att planförslaget saknar motivering till detta. Länsstyrelsen hänvisar till att friytorna för barn i förskolor och skolor understiger Boverkets och Moviums rekommendationer i rapporten *Gör plats för barn och unga*, som är framtagna som ett resultat av forskning om barns utemiljöer. Närhet till grönområden kan inte ses utgöra en ersättning för en skolgård. Länsstyrelsen anser utifrån detta att den friyta som föreslås för F-6-skolan med 10,5 kvm per barn inte kan anses acceptabel. Kommunen bör säkerställa att en större friyta kan möjliggöras för skolgården.

Utbildningsförvaltningen anmärker på att en idrottsbyggnad har planbestämmelse för vegetationstak. Om taket kommer att tillhöra Sisab för drift och underhåll är ett vegetationstak inte önskvärt eftersom det kräver mer resurser än ett vanligt tak, då riskerar det att ta resurser från annat underhåll som är viktigare för verksamheten. På Mårbackaskolans gård behövs tillåtas två mindre förråd om förslagsvis maximalt 25 kvm byggnadsarea totalt. Förvaltningen vill också lyfta osäkerheten med inhyrning av en skola i Vitsand. Förhandlingar med fastighetsägaren pågår och något avtal har ännu inte träffats. Som tidigare framförts i planprocessen samt inför planstart så kan förvaltningen inte förbinda sig att uppföra en skola om kostnad och utformning inte kan klaras utifrån de ekonomiska ramar som förvaltningen har att följa.

Stadsdelsnämnden i Farsta anser att friliggande förskola med åtta avdelningar och egen förskolegård ligger väl placerad invid Mårbackaparken och att friyta 20 m² per barn är acceptabelt. Förskolan i kvarter M2 måste ge utrymme för minst fyra avdelningar för att förskolan ska kunna drivas effektivt. Det är även önskvärt med tillagningskök. Hur stor gårdsyta som kan anordnas framgår inte av förslaget. Förskolegården i kvarter V5 kommer att bli ganska mörk. Friyta med 18 m² per barn anses som godtagbart. Att tillagningskök ska finnas i skolor eller förskolor som förvaltningen ska driva behöver framgå tydligt i förslaget. Förvaltningen gör bedömningen att det kommer att behövas cirka 25 avdelningar givet 2000 nya bostäder. Hur många avdelningar som inryms totalt i förslaget framgår inte tydligt. Skolan och idrottshallen i den västra delen av Mårbacka måste tillgänggöras som mötesplatser för föreningar, fritidsgårdar, kulturskola, folkbildning med mera för att bidra till en levande stadsdel.

Fastighetskontoret vill hållas fortsatt informerade om processen eftersom att kontoret har i uppdrag att förvärva samt hyra ut förskolelokaler som eventuellt ligger i bostadsrättshus men som kommunen ska driva.

Trafiknämnden föreslår att Mårbackaskolans entré bör riktas mot Mårbackagatan istället för mot Ågesta broväg, som är en intensivt trafikerad huvudgata med betydelsefulla transportfunktion för motortrafik och pendlingsstråk för cykel. Trafiknämnden anser att den rörliga trafiken på Ågesta broväg bör prioriteras och att angöring längs vägen därför bör undvikas. Angöring och leveranser till förskolan vid Teletorget bör i första hand ske från Östmarksgatan. Nämnden saknar redogörelse av lägen för avlämningsplatser. Vidare bör skolgårdar utföras till största delen gröna och med genomsläppliga material då tillgången till parkmark inom planområdet är begränsad. Nämnden önskar att de riktlinjer och direktiv som finns framtagna i stadens plan för säkra och trygga skolvägar inarbetas i planen.

Skönhetsrådet anser att Mårbackaskolan får en för liten skolgård och önskar att den istället flyttas till platsen för de föreslagna punkthusen.

BUMS (Barns utemiljö i staden) anser att förskolorna bör placeras fritt i respektive naturområde. Förskolegårdar bör erbjuda kreativt utmanande lekmiljöer. Den förskola som nu är placerad i Vitsand, mellan de fyra skivhusen bör flyttas till den angränsande högstadieskolans tomt. BUMS poängterar att 20 kvm fri gårdsyta per förskolebarn är hälften av de 40 kvm som Boverket rekommenderar.

Farsta Sillö 5 påpekar skäl att skapa en viss överkapacitet på skol- och förskoleplatser inom planområdet, då planen rymmer en hel del goda möjligheter och flexibilitet. I fastigheten Sillö 5 kan finnas möjligheter att lösa behov av förskoleplatser eller äldreomsorg. Antalet skol- och förskoleplatser inom planområdet bör så långt det är möjligt ta hänsyn till den kommande utvecklingen i närområdet så som Larsboda verksamhetsområde.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets målsättning för detaljplanen är att tillgodose minst 20 kvm förskolegård/elev och minst 10 kvm skolgård/elev. Dessa mått har bedöms som tillräckliga för att möjliggöra gårdar med en varierad och stimulerande utformning. Stadsdelsförvaltningen som ansvarar för förskoleplaneringen och utbildningsförvaltningen som ansvarar för skolplaneringen delar bedömningen och står bakom de avvikelser som förekom i samrådsförslaget. Det är viktigt att den tillgängliga marken utnyttjas effektivt och därför har det inte bedömts möjligt att uppfylla Boverkets krav på friytor. Det är viktigt att skol- och förskolegårdar inte förutsätts samnyttjas med boende och andra verksamheter utan att även tillräckliga bostadsgårdar, parker och andra typer av friytor inryms i strukturen.

Antalet förskoleplatser ses över allteftersom strukturen bearbetas och stadsdelsförvaltningens meddelade behov motsvarande 25 avdelningar per 2000 bostäder kommer att tillgodoses inom området. Dock utgör inte äldre- och vårdbostäder grund för antalet förskoleplatser, vilket påverkar behovet av förskolor i relation till antalet bostäder. Ytterligare förskolor kommer att krävas på andra platser i Farsta när programmet för tyngdpunkt Farsta realiserar. Vid placering av förskolor i Telestaden har en jämn spridning eftersträfvats. För att uppnå ett effektivt markutnyttjande har det bedömts nödvändigt att placera en andel av förskolorna i bottenvåningar, men ambitionen är att behålla två friliggande förskolor inom planområdet. Förslaget behöver bearbetas så att varje enskild förskola kan rymma minst fyra avdelningar samt tillagningskök i enlighet med stadsdelsförvaltningens önskemål. Fastighetskontoret ska hållas informerade angående planering av kommunala förskolor i bostadsrättshus.

Utbildningsförvaltningen har efter samrådet sett över behovet av skolor i Farsta. I den lokalförsörjningsplan som beslutades i Utbildningsnämnden den 23/4 utgår Vitsandsskolan som tänkt högstadieskola. Behovet föreslås i stället tillgodoses genom utbyggnad av befintliga skolor inom Farstas stadsdelsområde.

Beslutet innebär att matsalsbyggnaden planläggs för en ny funktion, vilket kommer att utredas inför granskning. Kontorets bedömning är att byggnaden är väl lämpad för en publik funktion så som skola eller förskola. En omvandling till bostäder bedöms inte lämplig med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värde.

Utformningen av det område som utgjorde skolgården bedöms kunna följa samma principer när det gäller byggnadsvolymer och friytor som samrådsförslaget, då området av hänsyn till kulturmiljön inte kan exploateras ytterligare. Möjligheten att omfördela park- och friytor inom Vitsandsområdet och i stället tillskapa en större park på skoltomten skall undersökas

Stadsbyggnadskontoret vidhåller att placeringen av Mårbackaskolan är bra baserat på det centrala läget i stadsutvecklingsområdet. Skolgårdens omfattning ska inte understiga 10 kvm per elev vilket har bedömts tillräckligt. Den föreslagna placeringen vid Mårbackaparken har prövats och utvärderats men bedöms mindre lämplig i strukturen, bland annat eftersom det är svårt att inrymma både en användbar skolgård och en flack parkyta av tillräcklig storlek i denna del av området. Det är dessutom önskvärt att placera skolan på mark som till största delen ägs av staden.

Då Vitsandsskolan uteblir minskar behovet av idrottshallen vilket innebär att inplacering och utformning av en mindre idrottssal kommer att studeras. En mindre idrottssal bedöms kunna inplaceras i området utan att behöva integreras med bostadskvarteret på samma vis som idrottshallen. Vegetationstak på idrottshallen bedömdes välgörande för att uppnå en bra boendemiljö då hallen integrerades i ett kvarter. Behovet av grönt tak på en mindre idrottssal av hänsyn till boendemiljön kan antas minska, men kommer att behöva studeras noggrannare då strukturen bearbetas inför granskningsskedet.

Önskemål om byggrätter för förråd på Mårbackaskolans gård kommer att tillgodoses.

Stadens plan för säkra och trygga skolvägar ska inarbetas i planen. Platser för avlämning kommer att studeras och redovisas enligt principen att det ska vara lättare att ta sig till skolan med cykel eller till fots än att välja bilen.

Angöring och leveranser till Mårbackaskolan kommer i första hand ske från Mårbackagatan men Stadsbyggnadskontoret bedömer att entréer med fördel kan vändas mot Ågesta broväg som ska

omvandlas till stadsgata. För förskolan vid Teletorget kommer möjligheten att angöra från Östmarksgatan att studeras vidare.

Stadsbyggnadskontoret välkomnar ambitionen att tillgängliggöra skollokaler och idrottshall för föreningar, fritidsgårdar, kulturskola och liknande men saknar möjligheter att reglera det med planbestämmelser.

Skolgårdar kommer att utformas med olika material för att stimulera till olika typer av lek. För att hantera dagvatten på Mårbackaskolans gård kommer möjligheten för infiltration och fördröjning behöva säkerställas särskilt.

Kulturliv

Flera remissinstanser och övriga lyfter betydelsen av ett rikt kulturliv i området med anledning av att Telestaden redan idag innehar ett etablerat kulturliv med flertalet verksamheter för konstnärlig och kulturell produktion som stödjer målet om en blandad stad. Detaljplanen bekräftar kulturverksamheterna genom användningsbestämmelser och planstöd. När fler invånare och arbetsplatser tillkommer skapas dock ett större behov av nya mötesplatser och platser/lokaler för konst och kultur.

*Kulturnämnden anser att detaljplanen tydligare kan säkerställa detta behov genom att ännu tydligare anvisa platser för kulturverksamheter (ej bara som centrumändamål). Organisationer inom kategorin *övriga* redogör för farhågor om begränsningar av idag etablerade kulturverksamheter i området. *Ccap* avstyrker den föreslagna detaljplanen med hänvisning till att de påbörjat etablering av en publik verksamhet i Hus O som i planförslaget rivs. Vidare behöver tillgänglighet till större transporter till befintliga konst- och kulturverksamheter fortsättningsvis säkras i förslaget. *Konstverket AB* anser att kulturverksamheterna behandlas knapphändigt i planhandlingarna och att verksamheterna tydligare borde säkras.*

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret verkar för ett blandat innehåll och instämmer i inkomna synpunkter som betonar vikten av ett levande kulturliv. En preciserad användning för kulturverksamheter anses däremot alltför låst. Avsikten är att skapa en långsiktigt användbar detaljplan som möjliggör flera olika typer av verksamheter och ett bevarande av bebyggelsen. Befintlig kulturverksamhet i den tidigare idrottshallen verkar på marknadsmässiga villkor och innehar idag ett tidsbegränsat hyresavtal med fastighetsägaren.

Stadsbyggnadskontoret har framfört inkomna önskemål om att låta verksamheten finnas kvar men har inga möjligheter att påverka hyresavtal inom området. Under kulturmiljö behandlas den befintliga idrottshallens, "o-huset", kulturmiljövärde.

Planbestämmelser

Länsstyrelsen bedömer att utformningsbestämmelserna inte uppfyller tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL. Bestämmelser som innehåller ord som "enkel fasad", "fasadband", "särskiljande uttryck" med mera kan vara svåra att följa upp i en kommande bygglovsprövning då dessa är tolkningsbara. Kommunen bör därför se över dessa formuleringar och förtydliga syftet med planbestämmelserna. Länsstyrelsen vill påpeka att bestämmelsen q2 kan bearbetas ytterligare. Hänvisning till planbeskrivningen är svårtolkad då aktuell sida i stort anger ett antal förändringar av byggnadens exteriör. Formuleringen "befintlig färgsättning får ersättas med ny, lik, ursprunglig" är inte att betrakta som ett skydd. Bestämmelserna n2 och n3 bör förtydligas. Vidare anser Länsstyrelsen att det bör förtydligas hur planbestämmelse avseende risk kopplat till fönsterglas är förenlig med planbestämmelser avseende kulturmiljövärden. Kommunen har angett en administrativ bestämmelse avseende ändrad lovplikt (a1) som lyder; Bygglov för ändrad användning får ges trots planstridigt utgångsläge. Kommunen behöver överväga att ta bort denna planbestämmelse i och med att detta är en ny detaljplan och att planstridigt utgångsläge då kan undvikas. I övrigt så anser Länsstyrelsen att kommunen behöver se över planbestämmelserna så att de går att tillämpa i en bygglovsprövning samt uppfylla tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL. Kommunen bör även överväga att hänvisa planbestämmelser till relevant paragraf i Plan- och bygglagen.

Trafiknämnden framför att plankartan innehåller illustrationslinjer på gatumarken som visar föreslagen utformning av allmän gata. Dessa bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden. Illustrationslinjer kan exempelvis skapa förväntningar på hur gatan ska utformas som sen kan visa sig svåra att uppfylla. Utformningsbestämmelse (marksten) på Vitsandsstråket bör utgå eftersom det minskar flexibilitet över tid.

En person under kategorin *övriga* har synpunkter och frågor gällande betydelsen av prickmark i relation till boendemiljö och utsikt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Till granskningsskedet kommer samtliga planbestämmelser och dess tillhörande beskrivning att ses över. Utifrån inkomna synpunkter bedöms särskilt utformningsbestämmelser samt skydds- och varsamhetsbestämmelser behöva tydliggöras.

Bestämmelse med beteckningen a1 avses utgå och i stället ersättas med en byggrätt som omfattar befintlig volym.

Illustrationer på gatumark är praxis och rekommenderat för att tydliggöra syftet med detaljplanen. På gatumark kan det till exempel handla om att illustrera ytor för gång och cykel eller lägen för busshållplatser. Illustrationer är inte bindande, men Stadsbyggnadskontoret bedömer det som rimligt att ha med för att underlätta tolkningen av planen och de förväntningar medborgare skall kunna ha på den systemhandling som ska tas fram till granskningsskedet.

Prickmark är en begränsning av markens bebyggande. I det aktuella fallet innebär prickmark att byggnad inte får uppföras medan lekplatser, staket, murar, trappor, skyltar, ljusanordningar och liknande kan beviljas. I det fall åtgärden prövas i bygglov tas även hänsyn till eventuella olägenheter för grannar.

Olägenheter för grannar

En sakägare, boende i radhus mittemot Mårbackaskolan befarar försämrad utsikt och ökat buller på grund av skolbyggnaden.

En närboende vid Östmarksgatan menar att området mellan Östmarksgatan och Ågesta broväg är för tätt och högt. Det blir för skuggigt och för lite grönska, och man ifrågasätter kvalitén på den föreslagna förskolegården i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret kan konstatera att planförslaget som helhet har förhållandevis liten påverkan på närboende. Generellt har planförslaget stöd i stadens översiktsplan och ligger i linje med Stockholms pågående stadsutveckling och stadens höga bostadsmål. Denna utveckling innebär att många stockholmare kommer uppleva förändringar i sin närmiljö, till exempel i form av förändrad utsikt eller skuggning, då områden som tidigare varit glest eller inte alls bebyggda förtätas. Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget på ett rimligt sätt tagit hänsyn till omgivningarna och att det inte kan anses innebära betydande olägenheter för grannar. Skolbyggnaden vid Mårbackagatan bedöms ha en rimlig skala i förhållande till

omgivande bebyggelse och placeringen utmed gatan innebär att en större, bullerskyddad skolgård kan skapas i kvarteret, vilket är prioriterat. En förhållandevis tät och hög exploatering utmed Ågesta brovägs västra sida har bedömts som rimlig då denna del ligger utmed områdets huvudstråk och genomförda solstudier inte visar på en orimlig påverkan på närboende. Bebyggelsestrukturen och förutsättningen för förskolor i vitsandsområdet avses ses över inför granskning. Sol- och volymstudier kommer att genomföras även på det bearbetade förslaget.

I många avseenden bedöms förslaget medföra förbättringar för boende i närområdet, med nya kopplingar till Drevviken, nya parker, torg och bättre tillgång till service med nya skolor, förskolor, andra verksamheter och handel.

Markägoförhållanden

Exploateringskontoret framför att Mårbackastråket inte bör planläggas som allmän plats på grund av de enskilt ägda och ytligt placerade kulvertar och korsande privata ledningar som löper under stråket. Det är av stor vikt att stråket blir tillgängligt för allmännyttig trafik och tillgänglighetsanpassat. Detaljplanen bör reglera markens anordnande samt markreservat för allmännyttiga ändamål. Trafiknämnden menar också att staden varken bör vara huvudman eller på något sätt ansvara för dessa anläggningar som saknar allmän funktion. Ansvarsfördelning för drift och underhåll av kulvertarna under gatumark bör utredas vidare i det fortsatta planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Mark utlagd som allmän plats kommer enligt avtal och inlösningsrättsrätt-/skyldighet enligt Plan- och bygglagen att överlåtas till staden i det fall marken idag är privatägd. Stadsbyggnadskontorets principiella hållning är att stråk som är av allmänt intresse skall utgöras av allmän plats. Mårbackastråket är en bärande del av strukturen och en viktig koppling mellan många olika målpunkter, men kontoret noterar att det innehar särskild komplexitet vad gäller ansvar för befintliga och tillkommande privata undermarksanläggningar.

För att säkra allmänhetens tillgänglighet föreslås det berörda området regleras som så kallat x-område på kvartersmark. En sådan lösning innebär ingen säkrad framkomlighet för allmännyttig fordonstrafik, men ger gående möjlighet att röra sig genom området. Utbredning och omfattning av x-områden inom Mårbackastråket kommer att studeras vidare.

Stadsbyggnadskontoret vidhåller behovet av att reglera utformningen av Mårbackastråket som har bedömts ha ett stort kulturhistoriskt, arkitektoniskt och identitetsmässigt värde. Samtidigt kommer viss anpassning för att exempelvis skapa tillgängliga stråk behövas, men då med beaktande av den värdefulla kulturmiljön.

Parker och grönområden

Farsta stadsdelsnämnd framför vikten av att värna Vitsandsstråkets dalgång med naturmark längs västra sidan. Nämnden föreslår även att en trädrad på skolgården säkras i plankartan. Friytan intill Vitsandsskolan behöver utformas så att den tål det höga slitaget som är att vänta. Kopplingen mellan Vitsand och Östmarksgatan är bristfällig – trappor som förbinder områdena vore önskvärt så att gångstråk är gena och att områdena binds samman socialt. Det vore även lämpligt att parkstråket Mårbackastråket illustreras i plankartan då stråket har stor betydelse som koppling till Vitsandsstråket och Ågesta broväg. Nämnden har inga planer på parkleksverksamhet i Mårbackaparken för närvarande men det skulle vara fördelaktigt om möjligheten att uppföra en byggnad finns med i planen.

En *sakägare* undrar var den konstgräsplan som ingått i tidigare utkast av planerna tagit vägen. Övriga bollplaner i närområdet är ofta fullbokade eller har upprustningsbehov så en ny bollplan är önskvärd.

Ett fåtal *övriga* har synpunkter gällande parker och grönområden. En person anser att förslagen för Vitsandsstråket och Vitsandsparken är väldigt fina och skulle tillföra mycket för boende i närheten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Synpunkter på utformning av parker tas med till det kommande systemhandlingsskedet då förslaget detaljeras.

Stadsdelsförvaltningen kommer att involveras i arbetet och kan ge förslag på material och utformning som gör att parkerna kan tåla det förväntade slitaget. Vitsandsstråkets gröna karaktär och den bevarade dalgången kommer fortsatt att värnas. Möjligheten att bevara träd och vissa trädrader i området kommer att studeras ytterligare inom ramen för kommande systemhandling. De träd som ges särskilt skydd i detaljplanen har särskilt höga ekologiska och stadsbildsmässiga värden. Kopplingar mellan Vitsandsstråket och Östmarksgatan kommer att studeras men försvåras av att

Östmarksgatan är avskärmad av privatägd kvartersmark samt höjdskillnader. Stadsbyggnadskontoret anser att förslaget om att möjliggöra en parkleksverksamhet vid Mårbackaparken är lovvärt. Förutsättningar för att möjliggöra en sådan bebyggelse i eller i anslutning till parken kommer att studeras i det fortsatta arbetet.

Konstgräsplaner föreslogs i samrådsskedet och möjligheten att tillskapa konstgräsytor inom parkmark kommer att undersökas i den fortsatta projekteringen. Detaljplanen avser reglera att det finns tillräckligt stor parkyta på flack mark för att möjliggöra spontanidrott. Hur denna yta utformas, och med vilken beläggning, är emellertid inte en fråga som regleras i detaljplanen. Ingen yta avses planläggas för idrottsändamål, dvs som ett område som förvaltas av idrottsförvaltningen och nyttjas endast för idrottsändamål.

Gator och trafik

Riksintresse för kommunikationer

Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar att Nynäsvägen är ett utpekad riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet av denna.

Länsstyrelsen bedömer utifrån nuvarande underlag att det finns risk att detaljplanen inte tillgodoser riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Till nästa skede behöver kommunen tydliggöra föreslagna gång- och cykelbroars utformning över Nynäsvägen. Dessa får inte påverka vägens funktion, kapacitet och en eventuell utökning av körfält. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande av vilken detaljplan som möjliggör genomförandet, då gång- och cykelbroarna endast är redovisade som illustrationer på plankartan.

Trafikverket påpekar att Väg 73 ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network. Väg 73 är en del av det primära vägnätet, identifierat i regional samverkan. Överlag i samrådshandlingarna saknar Trafikverket en diskussion rörande detaljplaneförslagets påverkan på den regionala framkomligheten. Trafikverket anser generellt att avstånd om 35 meter ska gälla till närmaste byggnad längs med motorvägar. Görs avsteg behöver tydliga motiv presenteras. Nya förutsättningar för Väg 73 bör beskrivas i PM-Trafik om hastighetsgränser, BK4 och möjlighet till påfartsreglering. Vidare framhåller Trafikverket övriga synpunkter på PM trafik som ska kompletteras eller förtydligas.

Trafiknämnden anser att trafikplats Larsboda bör kompletteras med en avfart i norrgående körriktning och en påfart i södergående riktning.

Trafikplatsen ges en yteffektiv utformning som är en förutsättning för delar av detaljplanens exploatering och som minskar det upplevda avståndet mellan Ågesta broväg och området vid Drevviken.

Farsta stadsdelsförvaltning uppfattar att en ombyggnad av Larsboda trafikplats är avgörande för att förslaget ska kunna genomföras fullt ut. För det lokala näringslivet är det viktigt att trafiken på Nynäsvägen fungerar samt att trafikförsörjningen till Larsboda verksamhetsområde är effektiv för tung trafik. Det är också viktigt att genomförandet av de planerade på- och avfarterna inte drar ut på tiden.

En *person* under kategorin övriga anser att den nya lösningen för trafikplats Larsboda är föredömlig då den är ytsnål och möjliggör genomgående busstrafik.

Biltrafik

Trafiknämnden anser att det saknas en tydlig översiktlig kartredovisning av gator och stråk och deras benämningar. Trafiknämnden efterfrågar funktionell standard och lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt bör följa riktlinjerna i Gata Stockholm. Utrymmesbehovet för gatumarken är inte fullständigt studerat och användningsgränserna kan därför komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget. Trafiknämnden anser att Ågesta broväg bör ges en robust utformning på såväl sträcka som i korsningar. Kontoret menar att den rörliga trafiken på Ågesta broväg ska prioriteras och att angöring längs vägen genom planområdet därför bör undvikas. Angöring och leveranser till målpunkter längs vägen bör styras till andra mindre belastade gator inom området. Det är viktigt att tillräckligt utrymme säkerställs i korsningen Mårbackagatan/Ågesta broväg med hänsyn till bland annat de tillkommande svängfälten.

Angöringsgatan längs med Mårbackakvarteren, utgör en nödvändig förutsättning för att Ågesta broväg ska kunna få en ny och mer stadslig utformning. Trafiknämnden anser att Angöringsgatan transportfunktion är en förutsättning för den omfattande exploateringen inom planområdet. Angöringsgatan ger förutsättningar för att möjliggöra en stadsmässig exploatering där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras. Trafiknämnden anser att det är av stor vikt att den södra delen av Vitsandsgatan, närmast Ågesta broväg, ges tillräckligt utrymme för den rullande trafikens framkomlighet i trafikplatsen. Trafiknämnden anser att den norra delen av Vitsandsgatan, trots de breddmässiga begränsningarna, bör ges tillräckligt utrymme för den rullande trafikens framkomlighet.

Trafiknämnden framhåller att en återvändsgata som saknar allmän funktion bör planläggas som kvartersmark och ifrågasätter en gatumarksyta vid Mårbackagatan/Edsvallabacken.

Detaljplanen för Telestaden i kombination med övrig tillkommande bebyggelse inom Farsta kommer bidra till ett ökat flöde på vägnätet i området. Trafiknämnden anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar invid Trafikplats Larsboda.

Ytterligare en person under kategorin *övriga* är positiv till planförslaget under förutsättning att en fördjupad trafikutredning utförs beaktande samtliga planområden i Sköndal tillsammans med Telestaden och Karlsvik strand i en sammansatt analys. Yttranden föreslår också en utredning av den sammanbindning av trafikplats Farsta och Sköndalsvägen som redan idag har planstöd.

Kollektivtrafik

Trafikverket saknar en tydlig beskrivning av hur framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras med tanke på den ökade belastningen av gatunätet. Beskrivningen bör innehålla vilka prioriteringsåtgärder som måste till för att få en god framkomlighet för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för framkomligheten för eventuella busslinjer som trafikerar Nynäsvägen saknas. En god framkomlighet på Ågesta broväg är viktig för de busslinjer som går till Farsta centrum med byte till tunnelbana och pendeltåg och behöver studeras vidare. Analysen som gjorts gällande framkomligheten för kollektivtrafiken bör redovisas mer detaljerat.

Trafikförvaltningen Region Stockholm önskar generellt att staden förtydligar vilka förutsättningar kollektivtrafiken får i Telestaden och Karlsviks strand i ett framtida utbyggt läge. Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att beskrivningen av framkomligheten för kollektivtrafiken på Ågesta broväg, Larsbodavägen och Mårbackagatan är undermålig och ser motsättningar i analys och beskrivna resultat. Staden bör utreda vilka konsekvenser exploateringen får, samt vid behov föreslå åtgärder för att säkerställa framkomligheten för busstrafiken. Hur påverkas kollektivtrafiken av cirkulationsplatsens ombyggnation till en signalreglerad korsning? Trafikförvaltningen Region Stockholm ser behov av att plankarta och planbeskrivning förtydligas på ett antal punkter: utformning av hållplats Ågesta broväg samt ihopslagning av hållplatserna Arvikagatan och Telia. Trafikförvaltningen Region

Stockholm gjort en samhällsekonomisk analys som visar på negativ samhällsnytta av att låta befintliga linjer gå av motorvägen för att stanna på Nynäsvägen. Det är även samhällsekonomiskt negativt att starta ny direkttrafik från området. Det är mer lönsamt att satsa på att förbättra de befintliga busslinjernas framkomlighet till Farsta och Farsta strand där redan trafik till city finns. Därmed planerar inte trafikförvaltningen i dagsläget att trafikera hållplatsen.

Trafiknämnden framför att busshållplatser ska utformas så att passage förbi stillastående buss (för alla typer av fordon) ska medges utan att inkräkta på den motriktade trafikströmmen. Gatans sektion bör följa principerna i Gata Stockholm. Det är också viktigt att busshållplatsen ges tillräckligt utrymme. Utformningen av busshållplatsen på Mårbackagatan innebär enligt planförslaget att gångbanan tycks hamna utanför planområdet. Vidare ser Trafiknämnden positivt på att den nya trafikplatsens tilltänkta utformning möjliggör en naturlig angöring för motorvägsbussar i den nya bebyggelsens nivå. För att knyta den nya bebyggelsen i Larsboda till den befintliga spårtrafiken krävs omdaningar av såväl Larsbodavägen (som ansluter till tunnelbanan vid Farsta Centrum) samt Mårbackagatan (som ansluter till Farsta Strands pendeltågsstation).

Farsta stadsdelsförvaltning anser att det är angeläget att möjliggöra hållplatser för motorvägsbussar. Det behövs inte bara kollektiva förbindelser in mot staden, behovet gäller även bussar mot Huddinge, Haninge och Nynäshamn som är viktiga målpunkter i regionen.

Samfundet S:t Erik efterfrågar möjligheter att införa snabb busstrafik med hållplats vid Farsta.

Gång- och cykeltrafik

Trafiknämnden ser positivt på planens intentioner att tillskapa ett sammanhängande inre gångstråk men ser utmaningar som behöver lösas för att ett tryggt, tillgängligt och sammanhängande gångstråk ska möjliggöras. Trafik på det inre stråket ska inte bidra negativt till gåendes trygghet och säkerhet. Gångbanan på Mårbackastråkets södra sida tycks smaltas av lokalt vid korsning vilket inte bör ske. Trafiknämnden framför att tillräckligt utrymme måste ges på broarna för att säkerställa god och säker framkomlighet för både cyklister och gående. Det är viktigt att broarnas genomförande prioriteras i tidplanen då de påverkar framkomligheten och tillgängligheten i hela Farsta. Utformningen av Vitsandsstråket och den cykelbana som placeras på stråkets västra sida har ännu inte detaljstuderats och det finns risk att sektionen är för smal för samtliga trafikslag.

Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att planerade gång- och cykelbroarna över Nynäsvägen är viktiga för att öka tillgängligheten till pendeltågsstationen och tunnelbanan i Farsta. Planbeskrivningen behöver förtydliga de viktiga gångstråken som kommer att uppstå till och från busshållplatserna i området och att omsorg bör läggas på att få dessa gångvägar gena och trygga.

Samfundet S:t Erik efterlyser en seriös analys av alternativa lösningar av området vid Nynäsvägen, inklusive mer kraftfulla och inbjudande gång- och cykelvägar som binder samman områdena på vägens båda sidor. Samfundet önskar också att Vitsandsstråket ska knys ihop med gång- och cykelstråken vid Farstaängen och mot Farsta Centrum.

En person under kategorin *övriga* framhåller betydelsen av att tydliga och gena stråk för gång och cykel tillskapas samt har frågor och synpunkter på specifika delar av planförslaget.

Tillgänglighet

Länsstyrelsen, Farsta stadsdelsförvaltning och Trafiknämnden framför att områdets topografi samt höjdskillnaderna mellan områdena Vitsand och Mårbacka utgör en utmaning för tillgängligheten utan betydande konstgjorda ramper och trapplopp.

Länsstyrelsen framför att planförslaget saknar ett resonemang kring hur aktuellt planområde knyts ihop med Farstas centrala delar, vilket kommunen med fördel kan utveckla. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen i planbeskrivningen specificerar platser där maximal lutning behöver beaktas för att dessa ska kunna nås tillgängligt.

Farsta stadsdelsförvaltning framför att delar av Mårbackaområdet inte klarar tillgänglighetskraven med fem procents lutning utan blir brantare eller förses med trappor. Där lutningen är för stor bör om möjligt sträckorna förses med ramper. *Trafiknämnden* saknar en redogörelse för lutningar på stråkets fortsättning in i Vitsandsområdet och anser att dess östligaste del i anslutning till Teletorget måste studeras vidare. Troligtvis behövs en trapplösning med tillhörande ramplösning för att hantera höjdskillnaden på ett tillgängligt sätt. Torgytor och andra öppna hårdgjorda platser kommer utformas med ledstråk.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor anser att det allmänna rådet i boverkets byggregler om maximalt 50 meter från byggnaders entréer till avfallsutrymmen är en för låg ambitionsnivå och rekommenderar att man tittar på lösningar som kan förbättra

tillgängligheten till avfallshantering. Rådet påpekar att kontoret behöver säkerställa en tillgänglig och framkomlig väg att korsa Mårbackastråket.

Farsta stadsdelsförvaltning, Fastighetskontoret, CCAP och Konstverket anser att det behövs goda möjligheter till angöring för tunga transporter inom Mårbackaområdet. Kulturverksamheterna som finns i området idag kräver detta för sina arbeten. *Konstverket* beskriver att verksamheterna i M8 och M9 har entréer för angöring och transporter från två sidor och det är avgörande att båda dessa entrésidor är fortsatt tillgängliga även för större transporter. Så måste skulpturhallen i M9 även i fortsättningen kunna nås genom den stora industriporten på byggnadens västra sida med tillfart från Mårbackastråket. Stora scenbyggen för föreställningar i M8 måste kunna transporteras genom entrén från Mårbackastråket rakt in i teaterlokalen. Transporter enbart norrifrån via nya Angöringsgatan och lastfaret är otillräckligt. Det framtida Mårbackastråket måste också medge de transporter som kulturverksamheterna kräver för att lokalerna ska kunna tjäna sina syften.

PostNord framför att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Parkering (bil och cykel)

Farsta stadsdelsnämnd anser att parkeringstal 0,5 platser/lägenhet är rimligt. De besöks- och korttidsparkeringar som anordnas kan med fördel utrustas med laddstolpar för elbilar. Låd-/transportcyklar tar stor plats och lättillgängliga förvaringslokaler behövs. Nämnden föreslår att några av garagens parkeringsplatser kan reserveras för denna typ av cyklar. Stadsdelsnämnden anser att redovisningen av antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade är något bristfällig.

Trafiknämnden anser att planbeskrivningen saknar en heltäckande sammanställning av bostadsparkeringen på kvartersmark inom planområdet i fråga om lägen, antal platser och vilka bostäder platserna är knutna till. Parkeringstalet för detaljplanens bostäder anges till minst 0,5 bilplatser per lägenhet. Trafiknämnden saknar bakgrund till detta ställningstagande utifrån stadens riktlinjer för projektspecifika parkeringstal. Riktlinjerna bör tillämpas och Trafiknämnden ser gärna att positiva mobilitetstjänster i enlighet med anvisningarna i gröna p-tal används för att stimulera till ett minskat bilresande. Nämnden saknar redogörelse för hur parkering löses för kv M2, Parkhusen. Det är viktigt att parkering löses inom fastighet och inte på allmän gata.

Trafiknämnden saknar en översiktlig redovisning kring hur och var cykelparkeringsplatser lokaliseras inom området. Cykelparkeringar bör placeras tillgängligt med en enkel och bekväm väg till och från förvaringen. Parkeringarna bör utformas med väderskydd, belysning samt möjlighet till ramlåsning.

Fastighetskontoret och Konstverket framhåller befintliga verksamheters behov av p-platser för gästparkering inom området liksom för personal och publik. När dagens markparkering bebyggs i enlighet med detaljplanen behöver behovet av lämplig parkering såväl i direkt anslutning till verksamhetslokaler som för området som helhet studeras och ges goda lösningar.

Trafikförvaltningen Region Stockholm anser att området som är inom strategiskt stadsutvecklingsläge bör effektivisera användningen av parkeringsplatser genom exempelvis gröna parkeringstal, ett anpassat utbud och utvecklad prissättning. Parkering eller angöring är inte lämpligt längs huvudgator där buss trafikerar. Parkeringsrörelser riskerar att ge framkomlighetsförsämringar för busstrafiken.

Hyresgästföreningen förutsätter att el-ladduttag/bilar kommer att installeras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande Riksintresse för kommunikationer

Utgångspunkten för planförslaget samt för den nya utformningen av trafikplats Larsboda har varit att dessa inte ska påverka den regionala framkomligheten eller riksintresset Nynäsvägen och staden för en dialog med Trafikverket avseende detta.

Trafikplatsens nya av- och påfartsramper och det anslutande lokala vägnätet ska utformas så att eventuella köer inte påverkar trafiken på Nynäsvägen. Ny bebyggelse föreslås uteslutande på ett större avstånd än 35 m från Nynäsvägen. Planen bekräftar däremot befintlig bebyggelse som ligger närmre vägen. I dessa delar får inte bostadsrum inredas vilket ska tydliggöras och regleras med planbestämmelser till granskningsskedet. Argumentationen kring påverkan på riksintresset utvecklas och beskrivs på ett tydligare sätt i planhandlingarna.

Trafikflödesstudier under och efter samrådet pekar mot att den föreslagna utformningen av Larsboda trafikplats bidrar till en försämrad framkomlighet i det lokala vägnätet samtidigt som trafikförvaltningen poängterar att det är samhällsekonomiskt mer lönsamt att trafikera området med fler lokalbussar till närliggande spårtrafik än med motorvägsbussar. Stadsbyggnadskontoret gör

därför bedömningen att trafikplatsens utformning behöver förenklas så att framkomligheten i det lokala vägnätet förbättras för bland annat lokalbussarna.

Då det inte är sannolikt att området kommer trafikeras med motorvägsbussar föreslås trafikplatsens utformning ändras så att de nya södervända av- och påfartsramperna utgår som en förutsättning för detaljplanen. Det bedöms kunna bidra till en förenklad trafiksituation och en ökad framkomlighet i det lokala vägnätet. Möjligheten att i framtiden anlägga hållplatser för passerande motorvägsbussar i nivå med Nynäsvägen ska studeras, liksom att i framtiden ansluta södervända ramper till trafikplatsen.

Till granskningsskedet ska gång- och cykelbroarnas utformning studeras vidare i dialog med trafikverket för att säkerställa att de utformas på ett sätt som inte kommer begränsa Nynäsvägens funktion och kapacitet. Det kan komma att ge högre körbanehöjd på broarna och därmed lägre ramper. Planområdet kommer att utvidgas för att omfatta de delar av föreslagna gång- och cykelbroar som tidigare endast var illustrerade inom befintlig markanvändning för vägområdet (gatumark).

Trafikutredningen bearbetas med nya hastighetsbegränsningar för Nynäsvägen, BK4-klassning, möjlighet till påfartsreglering och förtydliganden enligt Trafikverket önskemål.

Biltrafik

Förslaget kommer att bearbetas och förfinas i kommande systemhandling inför vilken också godtagbar framkomlighet och erforderliga utrymmen ska säkerställas. Huvudvägnätet kommer att studeras särskilt i det hänseendet vilket innebär att olika alternativ kommer att jämföras för Trafikplats Larsboda och Ågesta broväg. I arbetet ingår även att studera angöring till planerade verksamheter och bostäder.

Angöringsgatan föreslås utgå efter samrådet. Detta motiveras av nya förutsättningar i Larsboda verksamhetsområde tillsammans med angöringsgatans stora ingrepp i naturmark och höga genomförandekostnader. Detaljplanen för Telestaden avses däremot planläggas så att den möjliggör en angöringsgata till Larsboda verksamhetsområde i ett framtida scenario där behov skulle uppstå. Kopplingar i gatunätet som har påverkan på trafikplats Larsboda och Ågesta broväg studeras vidare inför granskning vilket kan komma att påverka utformningen av detaljplanen. Inriktningen är dock att detaljplanen även

fortsättningsvis skall möjliggöra en robust struktur med ett sammanhängande gatunät.

Vissa lokalgator som saknar allmän funktion, till exempel säckgator för angöring till bostäder kan till granskningsskedet komma att planläggas som kvartersmark.

Generellt sett arbetar stadens förvaltningar med ett brett synsätt där konsekvenser i olika skalnivåer tas i beaktande oberoende av planområdets avgränsning. Frågan om en övergripande trafikutredning som innefattar samtliga planområden i Sköndal och Farsta bedöms däremot inte kunna hanteras inom ramen för projektet. Trafikutredningarna inom respektive projekt tar däremot i beaktande ett framtida scenario där aktuella projekt har genomförts. En eventuell sammanbindning av Sköndalsvägen med trafikplats Farsta utreds separat.

Kollektivtrafik

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera, både från aktuell samrådsmöte och tidigare samråd i Farsta, att många medborgare upplever trängsel på tunnelbanan och ifrågasätter tunnelbanans kapacitet då befolkningen längs Farstagrenen ökar. Kontoret bedömer därför att det är viktigt att värna en framtida möjlighet till motorvägsbussar, även om trafikförvaltningen idag inte ser detta som ett realistiskt alternativ. Alternativa lösningar som inte är beroende av södervända ramper, till exempel med hållplats direkt vid Nynäsvägen, kommer därför att studeras i det kommande arbetet.

I det fortsatta arbetet ska bussarnas framkomlighet på Ågesta broväg beaktas och prioriteras särskilt. Det kan innebära förändringar av den föreslagna sektionen och ett bredare gatumått på Ågesta broväg, men ingår även i översynen av gatustrukturen. Trafikförvaltningen involveras i arbetet för att säkra godtagbar framkomlighet. Kollektivtrafikens förutsättningar ska redovisas tydligare i planbeskrivningen och trafikutredningen. Inom ramen för kommande systemhandling detaljeras utformningen av hållplatser då även möjligheten för passage förbi stillastående buss ska säkras.

Gång- och cykeltrafik

Stadsbyggnadskontoret kan utifrån inkomna synpunkter konstatera att huvuddragen i det föreslagna gångnätet – att skapa ett skyddat, centralt och genomgående stråk samt nya kopplingar över Nynäsvägen – är bra. I kommande systemhandling ses lokala lösningar över och stråk av strategisk betydelse kommer att

prioriteras. Avsikten är att föreslagna gång- och cykelbroar med hjälp av placering och utformning ska uppfattas som inbjudande och logiska utifrån förväntade rörelsemönster. Önskemål om bredare gång- och cykelbroar kan inte tillgodoses på grund av projektets begränsade ekonomi.

Tillgänglighet

Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att det finns en intressekonflikt mellan kulturmiljövärden och tillgänglighet på det inre stråket; Mårbackastråket och Vitsandsstråket. I det fortsatta arbetet kommer en lämplig avvägning mellan att bevara den kulturhistoriskt betydelsefulla karaktären och samtidigt säkra godtagbar tillgänglighet eftersträvas. Detaljplanen syftar till att säkerställa kulturhistoriska värden, medan detaljutformningen hanteras inom ramen för program- och systemhandling för allmän plats. Ledstråk på torgytor och andra hårdgjorda platser kommer att övervägas.

Kopplingar mellan Mårbacka och Vitsand som omfattas av utmanande topografi kommer att ses över i kommande systemhandling. Även kopplingar vidare mot Farstas centrala delar och spårburen kollektivtrafik kommer att studeras vidare.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen sopsug är av godo ur tillgänglighetssynpunkt. Tillgängligheten till kvittblivningsställen för grovsopor och övrig källsortering kommer att studeras vidare.

Parkering (bil och cykel)

Stadsbyggnadskontoret kan utifrån inkomna synpunkter konstatera att föreslagna parkeringslösningar är rimliga men behöver detaljeras i kommande systemhandling. Tillgängliga parkeringar för rörelsehindrade studeras särskilt. Förslag på laddstoplar för elbilar, utrymmen för lådcyklar med mera bedöms lovvärda men regleras inte i detaljplanen.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framför att de inom planområdet har flertalet stora ledningar. Planens genomförande innebär utbyggnad av VA-ledningsnätet och flytt av befintliga ledningar. SVOA lämnar förslag på vilka gator ledningar kan läggas i för anslutningar till respektive kvarter. SVOA framför även att spillanslutning för kvarter V5 behöver utredas mer. Befintligt privatägt VA-ledningsnät har SVOA i dagsläget ingen information om. SVOA informerar att om intern tryckstegring erfordras

bekostas inte det av SVOA. Planerad bebyggelse inom Telestaden innebär att dagvatten- och vattenledningar behöver läggas om. För detta ger SVOA råd och förslag samt information om kostnadsfördelning mellan SVOA och Stockholms Stad. SVOA framför att u-områden ska avsättas på de platser där befintliga eller nya ledningar behöver placeras på fastighetsmark och ger förslag på behov av u-område.

Energiförsörjning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör redovisas hur planen bidrar till att nå målet om hållbar energianvändning. Planen bör redovisa beräknad formfaktor för respektive byggnad, hur bebyggelsens utformning, placering och struktur påverkar byggnadernas energiprestanda samt behov av solavskärmning. Samt hur takens utformning påverkar möjligheten att installera solceller och solfångare. Nämnden föreslår en planbestämmelse som förenklar installation av tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning.

Stockholm Exergi informerar om befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkyla-ledningar, påpekar behov av eventuella omläggningar/dragningar samt informerar om kostnader och avtal. Befintlig undermarksanläggning finns i området och kan påverkas.

Hyresgästföreningen önskar få klargöranden gällande vilka ventilationssystem/luftväxling/v.-återvinning/kyla/etc som ingår i byggnationen m.m. En person under kategorin *övriga* önskar solpaneler för drift av för papperskorg eller p-automater. Ytterligare en person under kategorin *övriga* är orolig för elektromagnetiska fält och risk för ökade cancerfall.

Avfallshantering

Farsta stadsdelsförvaltningen anser att den redovisade avfallshantering är tillräcklig i detta skede men framför att de två återvinningsstationerna måste vara rejält stora eller tömmas mycket frekvent om de ska räcka till.

Trafiknämnden anser att dockningspunkterna till mobil sopsug bör placeras på ett sätt som inte riskerar att störa framkomligheten för andra fordon. Föreslagen placering av en dockningsstation kan hamna för nära korsningen med den nya avfartsrampen vilket är olämpligt. Det är också viktigt att det noga studeras om det finns tillräckligt utrymme för dockningsstationerna. Kontoret kommer inte godkänna en eventuell placering av dockningsstation som förutsätter lyft över cykelbana.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) framför att planeringen av den mobila sopsugen ska ske i enlighet med stadens riktlinjer. Fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar för bostäderna i området förordas, förslagsvis genom miljörum. Även insamling av grovavfall ska planeras in. Som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler. SVOA är positiva till att insamling av både rest-och matavfall samt återvinningsfraktioner för skolor och förskolor planeras. Utrymme i form av miljörum eller miljöhus rekommenderas. SVOA ser även positivt på att angöring säkerställs genom angöringsfickor. För god tillgänglighet rekommenderas en radie för vändplaner på > 9 m.

Räddningstjänst

Storstockholms Brandförsvär (SSBF) framför att planarbetet behöver beakta framkomlighet för räddningsfordon, uppställningsplatser, möjlighet till räddningsinsatser samt tillgång till brandvatten. SSBF önskar att skolgården/byggnaden planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för höjdfordon mot byggnadens fasad skapas. Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garagetaket avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. SSBF påpekar att mark avsedd för uppställningsplatser inte kan bebyggas med skärmtak, komplementbebyggelse eller på annat sätt blockeras av t.ex. upphöjda uteplatser, träd eller annan vegetation. Byggnader ska inte heller utföras så att bärbar stegutrustning förutsätts att bära längre än 50 meter från en uppställningsplats för räddningstjänstens fordon. Denna sträcka ser ut att överskridas för vissa byggnader. Om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från övre indragna/ våningsplan bör det säkerställas att våra höjdfordon kan nå dessa då inskjutna våningsplan ibland kan omöjliggöra åtkomlighet beroende på vinkel.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

SVOAS synpunkter kring VA-nätet beaktas och SVOA involveras som en aktiv part i planarbetet och ledningssamordning. Det befintliga VA-nätet inom Telestaden ska undersökas vidare och eventuella behov av u-områden tillgodoses. Även Stockholm Exergi ingår i ledningssamordningen.

Stadsbyggnadskontoret ser inte behov av att särskilt studera bebyggelsens energiprestanda och möjligheter att installera solceller/solfångare i planskedet.

Ventilationssystem i byggnader och solpaneler för drift av papperskorgar och parkeringsautomater regleras normalt sett inte i detaljplan.

Till granskningsskedet ska avfallshanteringen, inklusive placering av återvinningsstationer, miljörum/miljöhus och sopsugens dockningsstationer, studeras ytterligare utifrån stadens riktlinjer och utrymme säkras.

Räddningstjänstens framkomlighet och förutsättningar för räddningsinsatser beaktas i planarbetet. Brandförsvarets synpunkter avseende uppställningsplatser, åtkomlighet för stegutrustning och/eller alternativa utrymningsvägar ska således tillgodoses.

Hälsa och säkerhet

Risk

Länsstyrelsen anser att planen inte säkerställer att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende riskhänsyn. Enligt riskutredningen bedöms samhällsriskerna inom planområdet vara höga och ligga på delvis oacceptabla nivåer även med de föreslagna åtgärdernas riskreducerande effekter. ALARP-principen som ska tillämpas innebär att risker ska reduceras så långt det är praktiskt och ekonomiskt möjligt. Det framgår inte tydligt av planhandlingarna att en acceptabel risknivå uppnås. Till nästa skede behöver kommunen visa att bebyggelsen blir lämplig utifrån samhällsriskerna. Där rekommenderade riskavstånd inte är möjligt att uppfyllas behöver ytterligare försiktighetsmått övervägas för områden som berörs av samhällsriskberäkningen. Länsstyrelsen anser att park är en olämplig markanvändning inom 25 m från primär led för farligt gods. Kommunen behöver utforma området intill Nynäsvägen med en lämplig markanvändning så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras. Planbestämmelsen om skydd mot störning som anger att *inom 40 meter från Nynäsvägen ska fönster och glaspartier utföras i explosionsresistent klass ERI enligt EN13541* stämmer ej med riskutredningen som anger 50 meter som avstånd. Detta behöver korrigeras. Därutöver har härdade och laminerade glas inte ett funktionskrav och bestämmelsen säkerställer därför inte det tryck som fönster eller glaspartier behöver tåla från en explosion – kommunen förtydliga bestämmelsen. På plankartan finns det reglerat ett antal riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen anser att kommunen även bör redogöra för dessa i planbeskrivningen. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen behöver förtydliga på plankartan och i planbeskrivningen med vilken topografi som avses inom

planområdet och på vilket sätt topografin kan anses skydda bebyggelsen. Kommunen bör även redogöra för hur planbestämmelser avseende skydd mot störning är förenliga med skyddsbestämmelserna avseende kulturmiljövärden.

Storstockholms Brandförsvar (SSBF) påpekar att riskanalysen visar att samhällsriskerna är mycket nära eller över övre ALARP. Diagram för samhälls- och individrisk och resonemang utifrån dessa är svåra att följa i riskanalysen. Det är vanskligt att jämföra föreslagna åtgärder med skyddsnivån som ges av de rekommenderade skyddsavstånden utan att föra vidare resonemang kring åtgärdshanteringen för risker inom ALARP. De vägledande avstånden är inte upprättade för att utgöra acceptanskriterier. Framräknad individrisk för prognosår 2040 visar på att riskerna inom betydligt längre avstånd än 35 meter från vägen inte är acceptabla. Ifall avstånd mellan väggkant och nya byggnader underskrider 35 meter bör detta förtydligas tillsammans med ett resonemang och ställningstagande kring avvikelserna från rekommendationerna i riskanalysen. PM Risk och planbeskrivningen anger olika antal bostäder vilket behöver stämmas av då det är väsentligt för beräkningen av samhällsrisk. Skyddsåtgärd för trapphus som vetter mot riskkällan behöver säkerställas i plankartan. SSBF:s bedömning är att planerad bebyggelse förläggs för nära Nynäsvägen med tanke på de höga personantalen i kombination med hög samhällsrisk i övrigt. Om SBK ändå avser genomföra planen bör det som minst införas ytterligare skyddsåtgärder. SSBF poängterar att den bästa skyddsåtgärden är skyddsavstånd, inte byggnadstekniska åtgärder mot specifika utvalda risker. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden - huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF informerar om att alla vegetationstak inte klarar krav som ställs på taktäckning enligt Boverkets regler.

Länsstyrelsen anser att kommunen med anledning av planerad elnätsstation bör informera om vilka magnetiska fält som kommer att förekomma i området. En planbestämmelse om elnätstationer och dess strålning till angränsande lägenheter eller platser som tillåter stadigvarande vistelse finns endast i en av plankartorna. Informationen i planbeskrivningen bör även ändras då det framkommer att riktvärdet är 4 µT istället för 0,4 µT.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att planen inte säkerställer att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende

översvämning. Länsstyrelsen menar att en skyfallsanalys med planerad höjdsättning behöver tas fram. Därtill behöver planen reglera höjder så att situationen vid extremregn för planområdet och kringliggande områden inte försämras. Över högsta dimensionerande flöde +22,8 m räcker inte; kommunen behöver även ta hänsyn till översvämningens risk till följd av skyfall samt redogöra för eventuella riskreducerande åtgärder och om möjligt reglera dessa på plankartan.

Trafikverket saknar en utredning över grundvattnets strömriktning i området. Grundvattensänkning kan påverka väg 73.

Dagvattenutredningarna som har gjorts behandlar inte väg 73.

Dagvatten leds idag mot Drevviken längs med väg 73. Kapacitet i befintliga system för avledning av dagvatten måste utredas i förhållande till den nuvarande situationen för avvattning av väg 73. Påverkan på väg 73 bör utredas både under byggskede och vid framtida planerad dagvattenhantering för bebyggelse.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att skyfallssituationen bör utredas vidare och att plankartan bör förses med plushöjder för att säkerställa att marken är lämplig för ändamålet. Skolgården i Mårbacka och kvarter V3 behöver särskilt beaktas.

Stockholm vatten och avfall (SVOA) informerar om att det finns flera kända instängda områden som riskerar att få upp till en meters vattendjup vid skyfall; Nynäsvägen vid avfarten mot Ågesta Broväg, längs med Nynäsvägen vid nya Angöringsgatan samt vid den planerade skolan. En nyare modellering finns som visar instängda områden och flödesvägar. SVOA rekommenderar att uppdatera Figur 6 med information från denna modellering. I egenskap av VA-huvudman är SVOA inte ansvarig för flöden överstigande dimensionerande regn. Skyfall bör hanteras ytligt och höjdsättningen utformas så att vatten vid extrem nederbörd kan avrinna på ytan utan att riskera skador på byggnader och viktig infrastruktur. Avvattning av volymer som uppstår vid skyfall i instängda områden ska utformas med strypt utlopp till dagvattennätet. I kommande arbete med planen är det lämpligt att göra en skyfallsmodell som visar hur lågpunkter och instängda områden uppstår samt hur dessa påverkar den planerade exploateringen med omgivning. Befintliga byggnader kommer fortsättningsvis att bidra med avrinning till ledningsnät och låg punkter, vilket har betydelse för hur stora volymer som behöver hanteras samt om ombyggnationen kan påverka ledningsnät och bebyggda ytor utanför planområdet.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att planen inte säkerställer att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende buller. Riktvärden för buller överskrids mot bland annat Nynäsvägen och Ågesta broväg. Länsstyrelsen framför att kommunen inför granskningen behöver redovisa bullernivåer för varje våningsplan samt redogöra för lämpliga lägenhetsutformningar och särskilda åtgärder avseende buller, för att säkerställa att riktlinjerna i Trafikbullerförordningen kan följas. Länsstyrelsen ser att det kan bli svårt att skapa genomgående lägenheter i hörnlägen och att lägenhetsutformningen därför blir extra viktig i dessa lägen. Inför granskning behöver även planbestämmelser gällande buller kompletteras på plankartan och hänvisar till utformning av nödvändiga bestämmelser och anpassningar av planförslaget. Vidare anser Länsstyrelsen att hastigheter bör överensstämma med Trafikverkets prognos.

Trafikverket framför att trafikbullerutredningen och redovisade riktvärden ej stämmer för väsentlig ombyggnad av trafikleder utan enbart för nybyggnation av bostäder. Hastigheterna som bullerberäkningar baseras på för detaljplanerna Karlsviks strand och Telestaden skiljer sig åt. Det finns fortfarande lägenheter där riktvärdena för bullerdämpad sida överskrids trots bullerskärmar. Skyddsåtgärder för att uppnå bullerriktvärden enligt förordning för alla planerade bostäder bör redovisas. Krav på skyddsåtgärder för att uppnå bullerriktvärden enligt förordning vid fasad på ljuddämpad sida och på eventuella balkonger bör anges i plankarta. Trafikverket önskar att maximala bullernivåer vid fasad för varje våningsplan redovisas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att plankartan ska förses med planbestämmelse för de delar av området där lokala bullerskyddsåtgärder och/eller planlösningar är en förutsättning för att klara bullerskyddsförordningen (2015:216) och föreslår formulering av bestämmelser. Förslagsvis utförs bullerskärmar vegetationsbekladda för att värna biologisk mångfald. Nämnden påpekar att 50 dBA för uteplats (gård) i M12 klaras men inte för M10 och M11 och frågar varför, då förutsättningarna är likvärdiga. Vidare framförs att vegetationsbekladda sadeltak kan reducera ljudnivån på bostadsgårdar.

Fastighetskontoret framför att den konstnärliga verksamheten som bedrivs dygnet runt kan medföra buller och ifrågasätter lämpligheten av föreslaget vårdboende i byggnader H och K.

Samfundet S:t Erik efterlyser en seriös analys av alternativa lösningar av området vid Nynäsvägen, inklusive nedsänkning och bullerdämpning av Nynäsvägen och betydligt minskade bullerstörningar i omgivningen. Stockholm stad, Trafikverket och Trafikförvaltningen uppmanas samverka om detta.

En *sakägare* och ett fåtal *privatpersoner* i kategorin *övriga* undrar vilka åtgärder som vidtas för att hantera buller i detaljplanen och uttrycker oro för ökat trafikbuller.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Risk

Det aktuella stadsutvecklingsområdet har i såväl översiktsplanen, program för tyngdpunkt Farsta som i start-pm för flertalet detaljplaner bedömts vara lämpligt att bygga ut med ett stort antal bostäder, skolor och arbetsplatser. Då den nya bebyggelsen hamnar i direkt anslutning till Nynäsvägen som är primär transportled för farligt gods, bland annat ett stort antal transporter av brandfarliga gaser, blir nivån på samhällsriskerna hög i området. Staden ser det som angeläget att skapa en så sammanhängande stadsmiljö som möjligt som genom sin utformning skyddar så stora delar som möjligt av områdets vistelsezoner och känsliga verksamheter från risk och buller. Då de byggbara ytorna i området även begränsas av andra faktorer som till exempel strandskydd eller kultur- och naturvärden bedömer staden att det är nödvändigt att i vissa lägen placera nya byggnader med ett mindre avstånd till Nynäsvägen än de som rekommenderas av Länsstyrelsen.

I planförslaget placeras bostäder som närmst 41 m och skolan 55 m från Nynäsvägens körbana. Inga ytor för stadigvarande vistelse föreslås inom 25 m från vägen. Byggnader föreslås med utgångspunkt i sin användning utföras med ett antal riskreducerande åtgärder som sammantaget bedöms bidra till att sänka nivån på samhällsriskerna i området till acceptabla nivåer i enlighet med ALARP-principen. Befintliga byggnadsdelar inom 35 meter från Nynäsvägen ska inte planläggas för bostadsändamål.

Det fortsatta utredningsarbetet ska bedrivas i samråd med Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvaret, men även med hjälp av en extern granskare. Riskberäkningarna i den övergripande riskanalysen ska uppdateras och kompletteras och det ska förtydligas att staden ser underlaget från kameraövervakning kompletterat med trafik till/från Norvik och LNG-terminalen i Nynäshamn för prognosåret 2040 som det mest relevanta. Inför granskningen ska de ytterligare riskreducerande åtgärdsförslag som Länsstyrelsen och Brandförsvaret efterlyst regleras i

detaljplanen. Kompletterande beräkningar av riskreducerande effekter för studerade åtgärdsförslag ska även beakta ytterligare åtgärder och restriktioner.

Inför granskningen ska staden utveckla sitt resonemang avseende risker från transporter av farligt gods och grunderna för stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ska motiveras på ett tydligare sätt i planbeskrivningen.

Utifrån dialog med Ellevio gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att elnätsstationen som föreslås i ett kvarter kan utföras på ett sätt som inte medför någon risk för att intilliggande bostäder ska påverkas av elektromagnetisk strålning. En planbestämmelse för att säkerställa detta kommer att övervägas. Riktvärdet ändras till 4 μ T i planbeskrivningen.

Översvämningsrisk

Översvämningsrisken kommer att redovisas genom en skyfallsmodellering enligt aktuell klimatfaktor.

Fördröjningsåtgärder inklusive dimensionering samt lämplig höjdsättning kommer att säkras utifrån den förnyade modelleringen. Vid risk för översvämning kan krav på skyddsåtgärder ställas med hjälp av planbestämmelser, vilka kan utgöra villkor för bygglov eller startbesked. Trafikverket ansvarar för avvattning av sina vägar och att det på ett korrekt sätt.

Grundvattnets strömriktning och risken för en grundvattensänkning kommer att studeras till granskningen.

Buller och vibrationer

Till granskningsskedet ska bullerutredningen uppdateras utifrån inkomna synpunkter och för att säkerställa att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende buller. Bullernivåer vid fasad ska redovisas för varje våningsplan. Exempel på åtgärder och lägenhetsutformning i bullerutsatta lägen ska redovisas i planbeskrivningen. Möjlighet att klara riktlinjerna i Trafikbullerförordningen ska säkerställas i detaljplanens utformning och vid behov med hjälp av särskilda planbestämmelser.

Planerad hastighetsreglering på Nynäsvägen ska inarbetas i bullerutredningen. Trafikmängder ska redovisas samstämmigt i samtliga utredningar som rör dess konsekvenser, inklusive Karlsviks strand. Bullerutredningen ska även omfatta och redovisa åtgärder för befintlig bebyggelse i bullerutsatta lägen som får ändrad användning.

Miljöförvaltningen involveras vid granskning av bullerutredning för att kontrollera rimligheten i redovisade bullernivåer.

Hänsyn till den konstnärliga verksamheten kan inte tas i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att bullret inte överstiger rimliga nivåer med hänsyn till bostäder i närområdet. Skulle en konflikt uppstå är det bostädernas intresse som prioriteras och ansvaret för att åtgärda bullret ligger på verksamhetsutövaren. En sådan konflikt hanteras genom tillsyn.

En nedsänkning av Nynäsvägen har bedömts orealistisk med hänsyn till projektekonomi. Andra åtgärder såsom bullertunnel har studerats men avfärdas på grund av kostnader och anläggningssvårigheter. Bullerskärmar vid bullerkällan har däremot bedömts välgörande för den närmast belägna utemiljön, men har sannolikt begränsad effekt för bullernivåer vid fasad i de övre våningsplanen. Bullerutredningen ska studera och redovisa möjliga effekter av bullerdämpande åtgärder vid Nynäsvägen. Ett samverkansarbete med Trafikverket och Trafikförvaltningen pågår och omfattar bland annat bullerproblematiken vid Nynäsvägen.

Miljö- och klimataspekter

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte visat på att Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten i Drevviken kan följas efter planens genomförande. Dagens belastning av dagvatten från området på Drevviken är idag oacceptabel och behöver minskas avsevärt. Kommunen behöver visa att planförslaget medverkar till att det stora förbättringsbehovet som finns för Drevvikens vattenstatus kan uppfyllas. Kommunen behöver därför tills nästa skede visa att ett omhändertagande av 20 mm dagvatten är tillräckligt för att underlätta att MKN i Drevviken kan följas. Kommunen behöver visa på en förbättring på kvalitetsfaktornivå. Vidare anser Länsstyrelsen att tillräckligt med plats för dagvatten inom planområdet, samt åtgärdsnivån som krävs, behöver säkerställas i planbestämmelser och genom andra åtaganden (t.ex. exploateringsavtal).

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare behöver redogöra för hur den förändrade dagvattensituationen inom planområdet kan komma att påverka Nynäsvägen (väg 73). Dagvatten från planområdet får inte ge en negativ påverkan på Nynäsvägen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att dagvattenhanteringen bör inkludera hela planområdet, även befintlig bebyggelse liksom att förutsättningar för omhändertagande av dagvatten preciseras tydligare, såsom bjälklagets tjocklek. Överlag är föreslagen dagvattenhantering generell med osäkerheter, tolkningar och antaganden.

Stockholm vatten och avfall (SVOA) påpekar att dagvattenledningen som korsar Vitsandsområdet och Nynäsvägen för att därefter mynna i Drevviken sannolikt inte har tillräcklig kapacitet för att ta emot det sammanlagda tillkommande flödet från exploateringarna Telestaden, Karlsvik strand och Perstorp. Fördröjning inom planområdet krävs, exempelvis dammar eller magasin. Det bör också utredas om alternativ till avledning via befintlig dagvattenledning finns. Om tillräcklig fördröjning inom området alternativt annan avledning än till befintlig dagvattenledning inte går att ordna kan det bli aktuellt med uppdimensionering av befintlig dagvattenledning under och norr om Nynäsvägen, något som får antas bli mycket dyrt. Skärmbassängen i Drevviken är hårt belastad och kan behöva byggas om eller restaureras. Vidare lämnar SVOA synpunkter på dagvattenutredningen och tillhörande Bilaga 1 som tagits fram till detaljplanen samt lämnar även förslag på dagvattenhanteringen. SVOA avråder från byggnation av kvarter V1 och V2 som ligger i konflikt med dv-ledning D1000; denna blir mycket komplex och dyr att flytta. Utredningar behöver göras för att undersöka genomförandet.

En person under kategorin *övriga* undrar hur rening av vatten som leds ut till Drevviken kommer att säkerställas i förslaget.

Markavvattning/ vattenverksamhet

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för om detaljplanen medför några ändringar av belastningen till skärmbassängen i norra änden av Drevviken. Om så är fallet behöver anläggningen möjligen omprövas enligt 11 kap. miljöbalken. Det ska tydligt framgå vilka förändringar de båda planerna kan medföra för dagvattenanläggningen/skärmbassängen.

Markföroreningar

Länsstyrelsen anser att planen inte säkerställer att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende förorenade områden. Inom planområdet har föroreningar påträffats som överstiger känslig markanvändning, KM, och mindre känslig markanvändning, MKM. Kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med eventuella åtgärder som planeras för att

hantera dessa föroreningar. En förtätad provtagning inom vid skola och förskola behöver utföras då barn är känsligare än vuxna för exponering av föroreningar. Nuvarande underlag i Länsstyrelsens databas gör att det inte kan uteslutas att klorerade lösningsmedel finns inom planområdet då dessa kan ha spridit sig från tidigare verksamhet på en angränsande fastighet. Länsstyrelsen anser därför att kommunen bör provta grundvatten för att säkerställa att flyktiga ämnen inte förekommer som kan utgöra en risk för människors hälsa. Kommunen bör även komplettera med en planbestämmelse om skyddsåtgärder för markföroreningar på plankartan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör undersökas vilken typ av tryckeri som funnits på platsen och om klorerade lösningsmedel kan ha förekommit inom verksamheten. Blyföroreningen bör utredas ytterligare för att härleda var föroreningen kommer ifrån och om det finns risk för ytterligare blyföroreningar. Handlingarna bör även kompletteras med en redogörelse av planerade åtgärder gällande markföroreningar.

Naturmiljö

Länsstyrelsen framför att planområdet är beläget i ett större område med skyddsvärda trädmiljöer (främst ädellöv) med viktiga ekologiska spridningssamband. Planförslagen innebär intrång i flera skyddsvärda trädmiljöer och att ett antal skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd avverkas. Naturmiljöutredningen (Ekologigruppen 2019) bedömer konsekvenserna för områdets livsmiljöer som märkbart negativa. Spridningssambanden mellan nu aktuell detaljplanen Telestaden och angränsande detaljplan Karlsviks strand samt omgivningen påverkas negativt av ny bebyggelse och den nya angöringsgatan i det aktuella planområdet. Länsstyrelsen anser i enlighet med Stockholms stads översiktsplan att svaga gröna samband ska stärkas. För att undvika att skada värdefulla naturmiljöer i området och försvaga ekologiska spridningssamband behöver omfattningen av föreslagna intrång minskas. Vidare framför Länsstyrelsen att det inom planområdet eventuellt förekommer alléer/trädrader som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken, vilket kommunen behöver utreda till nästa skede. Om generellt biotopskydd gäller vid dessa alléer/trädrader behöver skyddsbestämmelser beaktas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kvarter M2 bör ritas om, liksom att andra föreslagna skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa och upprätthålla ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter över tid. Handlingarna bör tydligare visa vilka skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd som kan sparas utifrån ett realistiskt skyddsavstånd. Naturvärdesinventeringen föreslår åtgärder för att

minska negativa konsekvenser på naturmiljön, bl.a. för kvarter M2, M6, V1 och V4. Framtida ytterligare bebyggelse i spridningssambandet runt Farsta kan få stora eller mycket stora negativa konsekvenser på ekologiska spridningsfunktioner. Blir Livsmedelcentrum inte aktuellt bör angöringsgatans förlängning till Perstorpsvägen motiveras tydligare. I dagsläget anser MHN att det inte är motiverat att ta befintliga naturvärden i anspråk och att den delen av planförslaget utgår.

Trafiknämnden framför att stadens trädansvariga tillfrågas när växtval ska tas fram. Vid restaurering av växtbäddar och vid omplantering ska kontoret beredas resurser att byggleda samt kontrollera utförandet.

En *sakägare* framför att trädbevuxen yta i planområdets södra del, som nu planläggs som torg, har en skyddsvärd ek och att denna bör skyddas trots att den står på allmän platsmark.

Ett fåtal *privatpersoner* under kategorin *övriga* framför vikten av att bevara naturmark inom planområdet, där finns ömtåliga habitat, ekar utgör värdefulla livsmiljöer för insekter och fåglar. Skogen behövs för att möta klimatutmaningarna.

Strandskydd

Länsstyrelsen anser att kommunen i planbeskrivningen behöver redogöra för på vilket sätt strandskyddat område bedöms vara väl avskilt från Perstorpsvägen/ Edsvallavägen, i enlighet med vad som anges i 7 kap. 18 § miljöbalken. Kommunen avser att upphäva strandskyddet i den berörda delen och har angett som särskilda skäl punkt 1 och punkt 2, som anges i 7 kap. 18 § miljöbalken. Länsstyrelsen vill informera kommunen om att Nynäsvägen i den berörda del där strandskydd gäller utgörs av en vägbro. Särskilt skäl enligt punkt 2, 7 kap. 18 § miljöbalken är därför inte tillämpligt för Nynäsvägen då passage under vägen är möjligt.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen framför att det bör säkerställas att människor utsätts för en så låg exponering av luftföroreningar som möjligt. Detta då det inte finns några tröskelvärden för när negativa hälsoeffekter kan uppstå. Inom delar av planområdet ökar halterna av PM10 (SLB analys 22:2019). Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta detta i beaktandet vid utformning av entréer, balkonger eller andra platser där människor förväntas uppehållas. Kommunen bör även beakta inomhusluften i enkelsidiga smålägenheter vilket kan försämrats vid öppning av fönster mot trafikerade vägar.

Trafikverket anser att beräkningar av luftföroreningshalter bör utgå från trafikbasprognoser för år 2040 istället för år 2025. Även emissionsfaktorer är satta för år 2025. Emissionsfaktorer för år 2030 som finns i HBEFA-handboken bör användas. Områden intill fasader där partikelhalter riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna får inte planeras så att människor vill eller måste vistas där, som exempelvis med portar in till bostadsfastigheterna, parkeringsplatser mm.

Ljuförhållanden

Länsstyrelsen anmärker på att de nedersta våningsplanen i de befintliga skivhusen i Vitsand inte klarar dagsljuskraven för vistelserum enligt vad som anges i kapitel 6:3 i Boverkets byggregler, BFS 2011:6 BBR. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utveckla ett resonemang om förslag i planbeskrivningen på lämplig användning i dessa lägen.

Farsta stadsdelsnämnd påpekar att Vitsands skivhus med tillbyggnader riskerar att få skuggiga gårdar.

En person under kategorin *övriga* anser att delar av den högre bebyggelsen riskerar att få dåliga solförhållanden,

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vattenfrågor

Dagvattenutredningen kompletteras för att få en mer rättvisande helhetsbild av de föroreningar som kan komma att belasta recipienten Drevviken. Såväl befintlig bebyggelse som planerad allmän plats och kvartersmark inkluderas i dagvattenutredningen. Generellt ska vattenfrågor utredas med recipientperspektiv där planområdet antas kunna innebära förbättringar i förhållande till MKN. En förbättring för aktuella kvalitetsfaktorer i Drevviken ska redovisas. Tillräckligt utrymme och eventuella andra åtaganden ska säkerställas med planbestämmelser och/eller genom avtal.

Föroreningsbelastningen från Nynäsvägen har aktualiserats efter samrådet. Dagvattnet från vägen antas stå för en betydande del av belastningen på Drevviken. Frågan kan inte hanteras inom ramen för detaljplanen men SVOA och miljöförvaltningen har inlett ett samverkansarbete med Trafikverket för att studera olika möjligheter att förbättra situationen. Trafikverket ansvarar för avvattning av sina vägar och att det sker på ett korrekt sätt.

Planområdets eventuella dagvattenpåverkan på omgivningarna ska utredas.

Gemensamt med detaljplanen för Karlsviks strand kommer exploateringarnas grundvattenpåverkan att utredas.

SVOA har inlett en undersökning av kapacitet och skick på skärmbassängen i Drevviken.

Naturmiljö

Planområdet är i stadens översiktsplan utpekad som ett stadsutvecklingsområde för omvandling till tät och blandad stadsbebyggelse samtidigt som det ekologiska spridningssambandet längs Drevviken ska stärkas. Planförslaget har utformats med utgångspunkt i områdets höga naturvärden genom att en stor del av områdets värdefulla naturmiljöer och skyddsvärda träd bevaras. Delar av befintliga parkeringsytor omvandlas till park, där utrymme ges att förstärka spridningssambanden med ytterligare vegetation. Trafikkontoret arbetar med förstärkningsåtgärder i det aktuella eksambandet inom projektet "Grönare Stockholm", bland annat i södra Farsta. Åtgärder som är aktuella i det projektet är bland annat gallring och slyröjning, uppsättning av mulmholkar samt veteranisering. I syfte att utforma en sammanhängande stadsmiljö och ge plats för nya bostäder och skolor medför dock planförslaget vissa ingrepp i värdefulla naturmiljöer. Dessa baseras på noggranna avvägningar och bedöms till del kunna kompenseras genom till exempel nyplantering av träd eller att gamla träd som fälls placeras i naturen. Med utgångspunkt i detta gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att detaljplanens utformning överensstämmer med översiktsplanens intentioner.

Inom planområdet finns också möjligheter att minska den negativa påverkan på ekologiska spridningssamband. Angöringsgatans konsekvenser för ekologiska spridningssamband har bedömts som höga och den föreslås utgå ur planen också på grund av ändrad utveckling i Larsboda då det inte blir något livsmedelscentrum där. Strukturen skall dock möjliggöra en vidare koppling om fördelarna med en sådan lösning överväger de negativa konsekvenserna avseende naturvärden. Strukturen kring parkhusen föreslås bearbetas i syfte att värna ekologiska spridningssamband samtidigt som bostadsvolymen fortsatt ska vara hög. Bebyggelsen skjuts västerut för att bibehålla sambandet i öster vilket samtidigt kan innebära att den förslagna naturparken i väster minskar.

Till granskningsskedet kommer realistiska skyddsavstånd för träd som avses bevaras att redovisas och säkerställas i strukturen. Vissa individer kommer att behöva inventeras mer noggrant. Träd på allmän platsmark skyddas generellt inte i detaljplan. Skyddsvärda

träd på kvartersmark kan däremot komma att förses med marklovsplikt för trädfällning som i sådant fall endast kan motiveras av dokumenterat sjukdomsskäl om det utgör fara för person eller egendom.

Det generella biotopskyddet för alléer och trädrader samt art- och biotopskydd kommer att utredas vidare.

Val av träd och annan växtlighet kommer att studeras inom ramen för systemhandling och skall ske med utgångspunkt i bland annat ekologiska funktioner/värden.

Strandskydd

Då angöringsgatan kommer att utgå ur detaljplanen omfattas inte planområdet längre av strandskyddet.

Luftkvalitet

Luftföroreningshalter ska utgå från trafikbasprognoser för 2040 enligt Trafikverkets önskemål. Luftkvalitet och människors exponering för luftföroreningar beaktas vid detaljplanens fortsatta bearbetning. Områden där MKN för partikelhalter riskerar att överskridas ska generellt sett inte utformas för stadigvarande vistelse.

Ljuszförhållanden

Frågan om dagsljus regleras i BBR. Övergripande dagsljusstudier under samrådet visar att möjligheten att följa BBR är goda i största delen av området. Anpassningar av bebyggelsen kan ske inom ramen för detaljplanen för att klara kraven till exempel med anpassade planlösningar eller genom att inte nyttja hela byggrätten. Det gäller främst Vitsands skivhus. Stadsbyggnadskontoret har också bedömt att de bostadsgårdar och förskolegårdar som föreslås enligt samrådsförslaget har godtagbara ljuszförhållanden. Frågan beaktas också när förslaget bearbetas vidare inför granskning.

Sociala frågor

*Länsstyrelsen framför ett antal synpunkter gällande diverse sociala aspekter av planförslaget. Kommunen kan med fördel koppla ihop tidigare social miljöanalys och barnkonsekvensanalys som genomförts i planprogrammet *Tyngdpunkt Farsta* till nu aktuell detaljplan. Dock berör inte barnkonsekvensanalysen som upprättades i samband med planprogrammet nu aktuellt planområde och Mårbackaområdet är inte inkluderat alls. Länsstyrelsen saknar därför en vidare analys kring hur aktuellt planförslag kan komma att få för konsekvenser för barn då planen medger en kraftig förtätning*

med ca 2000 bostäder. Vidare kan kommunen med fördel förtydliga hur planförslaget förhåller sig till kommunens övergripande mål gällande bostadsförsörjning och andra strategiska bostadsmål.

Samfundet S:t Erik anser att samrådsförslaget inte lever upp till målet att låta "Farsta nå stränderna". Istället permanentas och förstärks Nynäsvägens barriär, vilket ur social hållbarhetssynpunkt är en mycket negativ stadsutveckling.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Social miljöanalys och barnkonsekvensanalys togs fram i programarbetet för tyngdpunkt Farsta, men dessa omfattade inte Telestaden som inkluderades i programmet i ett relativt sent skede. Stadsbyggnadskontoret anser att dessa frågor behöver utredas särskilt inom projektet då förutsättningen att omvandla ett tidigare slutet verksamhetsområde skiljer projektet från det övriga programområdet. Kunskap från det övergripande tyngdpunktsarbetet har ändå påverkat planförslaget för Telestaden.

Till granskningsskedet ska planens förhållande till kommunens övergripande mål kring bostadsförsörjning beskrivas tydligare. Ambitionen är att blanda upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar även om detta inte regleras med planbestämmelser.

Stadsbyggnadskontoret delar inte Samfundet S:t Eriks uppfattning att Nynäsvägens barriär förstärks i samrådsförslaget. Tvärt om anses förslagets gång- och cykelbroar vara av stor vikt för att överbrygga Nynäsvägen som social barriär. Samtidigt kan en stram projektekonomi innebära att en av broarna inte kommer att genomföras. Stadsbyggnadskontoret har ändå för avsikt att möjliggöra den gång- och cykelbron i detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Samrådet visar att förslaget i stort tas emot väl av flertalet remissinstanser. Det är positivt att området ges en ny användning med blandat innehåll samt att det öppnas upp, med flera kopplingar till omgivande delar av Farsta. Samtidigt tydliggör samrådet ett antal intressekonflikter, som i flera fall går att koppla till ambitionen att utveckla en tät och sammanhållen stadsmiljö och till att omvandla befintlig bebyggelse för att möjliggöra ny användning.

Bebyggelsefront mot Nynäsvägen – risk, buller och stadsbildspåverkan

Ambitionen att nyttja marken effektivt innebär att bebyggelsen medvetet har placerats nära Nynäsvägen, för att skapa stora skyddade ytor inne i området. Det ger förutsättningar för rymliga, bullerskyddade gårdar, vilket bedöms vara en särskilt viktig kvalitet att värna i det utsatta läget mot Nynäsvägen. Hög skärmbebyggelse längs Nynäsvägen innebär en stor koncentration av boende närmast vägen, och därmed en högre samhällsrisk. Det är också en gestaltungsmissig utmaning då bebyggelsen kan uppfattas som dominant och avskärmande mot vägen. Kontoret menar att denna planeringsinriktning i sak är riktig, men ser behov av att utveckla förslaget vidare, med inriktningen att skapa en mer välkomnande och uppbruten bebyggelse mot Nynäsvägen samt att säkerställa att bebyggelsen hanterar risker från farligt gods samt buller på bästa möjliga sätt.

Framkomlighet för trafiken i förtätad stadsmiljö

För att minska Nynäsvägens barriärverkan och utnyttja marken väl har Trafikplats Larsboda och Ågesta broväg utformats med kompakta trafiklösningar med många möjliga kopplingar. Det innebär att vissa brister i trafikflöden har framkommit.

Stadsbyggnadskontoret menar att ambitionen att skapa en tät och sammanlänkande gatustruktur är viktig och att det fortsatta arbetet skall inriktas på att så långt som möjligt bevara denna kvalitet, men att trafiklösningarna behöver ses över för att få till en fungerande trafikstruktur som prioriterar gång- cykel- och kollektivtrafik samt säkerställer framkomligheten på Nynäsvägen, som är av riksintresse för kommunikationer. Placeringen av skola och livsmedelsbutik centralt i området utmed Ågesta broväg är viktig och bör vara utgångspunkter för utformningen av trafikmiljön. För minskad köbildning och förbättrad framkomlighet i det lokala vägnätet föreslås trafikplatsens utformning ändras så att den behåller nuvarande funktion med norrvända ramper samtidigt som en av de föreslagna gångbroarna vid Ågesta broväg tas bort. Detta möjliggör en utökning av lokal busstrafik samtidigt som det finns möjlighet att i framtiden anlägga motorvägshållplatser vid Nynäsvägen.

Naturmiljö, kulturmiljö och bibehållen exploatering

I området har höga naturvärden identifierats framför allt i områdets sydöstra del vid punkthusgruppen, där naturmiljön är av särskilt stor betydelse för ett regionalt eksamband. I området sammanfaller flera delvis motstående intressen: spridningssamband för ek, kulturmiljö runt Mårbackahusen, öppna ytor för park på tidigare parkering och ambitionen att bygga utmed Mårbackagatan. Kontoret ser efter samrådet anledning att minska påverkan på spridningssambandet

genom att punkthusgruppen förskjuts något västerut. Därmed blir påverkan något större på den angränsande kulturmiljön, men kontoret bedömer att det är en lösning som på ett acceptabelt sätt förbättrar naturvärdena samtidigt som antalet bostäder och parkytor med höga sociala värden bibehålls i området.

Påverkan på kulturmiljö – en förutsättning för bevarande

Planförslaget har utformats med utgångspunkt i områdets kulturvärden – både som en kvalitet att värna och bevara och som en resurs för att skapa nytt innehåll och nya värden. Den högst klassade bebyggelsen i Mårbacka bevaras, men ges möjlighet till begränsade fasadförändringar för att kunna anpassas efter olika verksamheter. Vitsands skivhus har inte bedömts som möjliga att bevara som kontor. Inriktningen har därför varit att med den befintliga bebyggelsen som grund utveckla bostäder med egen karaktär och goda boendekvalitéer. Det förutsätter en förhållandevis stor påverkan på bebyggelsen, bland annat att buller kan avskärmas på ett effektivt sätt, både från byggnader och gårdsmiljöer. Stadsbyggnadskontoret vidhåller att denna avvägning är rimlig och att förslaget visar på ett hållbart sätt att återanvända byggnader i ett nytt sammanhang, även om detaljer i gestaltningen samt hantering av risk- och buller behöver studeras vidare inför granskning.

Rivning av teletornet och idrottshallen

Samrådssynpunkterna bekräftar att telekommunikationstornet har ett högt värde för området, både avseende kulturmiljö och som identitetsbärare för Farsta. Kontoret ser dock små möjligheter att genom rivningsförbud säkerställa tornets bevarande, då tornet i praktiken inte är möjligt att tillgängliggöra för någon funktion och en långsiktig förvaltning av ett torn utan egentlig användning har bedömts som svår att lösa. Förutsättningarna för att kunna bevara tornet avses undersökas vidare inför granskningen, men kontoret bedömer att de kulturhistoriska värdena, med de föreslagna skyddsbestämmelserna, ges ett tillräckligt skydd i planförslaget. Kontoret vidhåller därför att planen bör möjliggöra rivning av tornet. Inte heller det så kallade O-huset i Mårbacka, innehållande idrottshall, bedöms vara rimligt att bevara då det bland annat skulle krävas stora åtgärder för att nyttja den som skolidrottssal.

Vitsandsskolan utgår – utrymme för mer park, förskolor och bostäder

Utbildningsnämndens beslut att inte arbeta vidare med högstadieskola i Vitsand innebär att skolan utgår från detaljplanen och att marken kan nyttjas för andra ändamål. Stadsbyggnadskontoret menar att ytan och matsalsbyggnaden, med hänsyn till kultur- och naturmiljö, i första hand bör studeras för

allmänna funktioner, såsom förskola och park. Detta kan frigöra utrymme för ytterligare bostäder inom planområdet som helhet, till exempel i kvarter med förskolor i bottenvåning eller genom att ersätta andra parkytor inom Vitsandsområdet. Om Vitsandsskolan utgår minskar behovet av en stor idrottshall i området och en mindre idrottssal kan anordnas till Mårbackaskolan. Placeringen av idrottssalen föreslås studeras vidare, antingen inom idrottshallens kvarter eller i Mårbackaskolans kvarter. Inriktningen är att skolgårdens yta inte får minska till följd av detta.

Angöringsgatan utgår

Utvecklingen inom Larsboda verksamhetsområde har ändrats och ett livsmedelscentrum är inte längre aktuellt i den form som tidigare planerats. Motiven för angöringsgatan har därför minskat, samtidigt som gatans påverkan på naturmiljö och landskap, liksom dess stora anläggningskostnader har tydliggjorts. Kontoret bedömer därför att gatan bör utgå från detaljplanen öster om den planerade bebyggelsen. Den kvarvarande delen av gatan bör utformas så att en framtida koppling skall vara möjlig, den dag en sådan koppling kan motiveras.

Justeringar i allmän plats

Ett antal frågor som rör planens genomförande av allmän plats, bland annat dagvattenhantering och tillgänglighet, kommer att studeras vidare i en fördjupad programhandling. Ytor som i samrådsförslaget föreslagits på allmän plats kan komma att överföras till kvartersmark, bland annat inom Mårbackaområdet, för att möjliggöra långsiktigt bevarande och underhåll. Kontoret bedömer att justeringar till följd av detta kan ske utan att mängden bostäder, parkyta eller andra stadskvaliteter minskas.

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående resonemang stödjer en utveckling av planförslaget som går i linje med samrådsförslagets huvuddrag, men att flera frågor kommer att behöva studeras närmare inför granskning.

Föreslagna förändringar

Följande frågor avses utredas vidare inför granskning. Efter genomförda utredningar kan förändringar ske i planförslaget:

- *Dagvatten:* Redovisa miljökvalitetsnormer, om/ hur åtgärdsnivån är tillräcklig. Kapacitet i skärmbassäng i Drevviken behöver studeras. Undersök kapacitet på dagvattenledning alternativt fördröjning i Telestaden. Utred grundvattenströmningar.

- *Skyfall*: höjdsättning och åtgärder vilket kan påverka strukturen. Förtydliga hur skyfall skall tas omhand inom området och inkludera påverkan på väg 73.
- *Markföreningar*: Förtätad provtagning där föreningar påträffats och föreslå åtgärder. Provtagning på grundvatten.
- *Risk*: Behov av fördjupade resonemang avseende samhällsrisk mm.
- *Buller*: Fördjupa bullerutredning med redovisning av olika våningsplan samt planlösningar. Se över underlag, hastigheter/flöden. Redovisa maxnivåer på alla plan, nivå på takterrasser mm.
- *Elektromagnetisk strålning*: Redogör för vilka strålningsnivåer som kan bli aktuella från nätstationer.
- *Luft*: Uppdatera utredning efter basprognos 2040.
- *Naturvärden*: Uppdaterade spridningsanalyser efter bearbetad struktur. Övergripande strategi tillsammans med Karlsviks strand. Se över möjligheten att bevara skyddsvärda träd realistiskt. Undersök biotopskydd eller dispens för befintliga trädrader.
- *Trafik*: Utvärdera behov och konsekvenser av fullständig trafikplats. Jämför alternativ med fullständig resp enkelriktad trafikplats. Uppdatera PM – underlag, kapacitetsstudier, indata osv. Vidare utredningar kopplad till trafikplatsen och påverkan på Nynäsvägen. Kollektivtrafikens framkomlighet på Ågesta broväg behöver säkerställas.
- *Kulturmiljö*: Konsekvenser av ett bevarande av Teletornet samt möjliga användningsområden bör studeras. Förtydliga kopplingen till hela Farsta i kulturmiljöanalysen.
- *Genomförande*: Ledningar och kulvertar – särskilt Mårbackastråket och befintlig dagvattenledning. Utredning/kartläggning av befintligt va-nät.
- *Markföreningar*
- *En fördjupad programhandling* för allmän plats avses tas fram inför granskning. Slutsatser från denna kommer att inarbetas i planförslaget och kan påverka placering, höjdsättning och utformning av gator- och parker.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att förslaget bearbetas enligt följande:

- Punkthusgruppen vid Mårbackagatan bearbetas för att bättre beakta det ekologiska spridningssambandet för ek. Bebyggelsen föreslås skjutas något väster ut och befintlig vägsträckning bevaras.
- Bebyggelsen mot Nynäsvägen bearbetas för att ge ett mindre dominant intryck, med en mer uppbruten karaktär.

- Utformningen av Trafikplats Larsboda samt Ågesta broväg bearbetas för att skapa en bättre framkomlighet för busstrafik i lokalgatunätet och säkerställa att trafiken på Nynäsvägen inte påverkas av trafikplatsen.
- Angöringsgatan mellan Telestaden och Edsvallabacken utgår ur planförslaget. Gatan ges en utformning som möjliggör en framtida anslutning.
- Planbestämmelser för bevarande och varsamhet i Mårbackahusen och Vitsands skivhus ses över.
- Vitsandsskolan (högstadium) utgår från planförslaget. En alternativ användning av marken utreds, med inriktningen att bevara den kulturhistoriskt intressanta matsalsbyggnaden samt värdefulla landskapskvalitéer. Ytor inom skolområdet för i första hand studeras för allmänna funktioner, såsom förskola och park, men inom området som helhet kan detta skapa utrymme även för fler bostäder.
- Idrottshallen utgår och ersätts av en mindre idrottssal. Placeringen av idrottssalen studeras vidare, antingen inom idrottshallens kvarter eller i Mårbackaskolans kvarter. Inriktningen är att skolgårdens yta inte får minska till följd av detta.
- Gestaltning av det inre stråket i Vitsand och Mårbacka studeras vidare avseende bland annat bevarande och tillgänglighet. Delar av Mårbackastråket och anslutande lokalgator ändras från allmän plats till kvartersmark för att möjliggöra en långsiktig lösning för gatans drift och underhåll.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2014-13908. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund**Länsstyrelsen****Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen noterar att översiktsplanen pekar ut aktuellt planområde som ett stadsutvecklingsområde som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse. Länsstyrelsen anser dock inte att aktuellt förslag till detaljplan till fullo överensstämmer med översiktsplanen och dess riktlinjer avseende en livskraftig grön infrastruktur och blåstruktur samt rik biologisk mångfald då bebyggelse föreslås inom detta regionala samband.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån nuvarande underlag att det finns risk att detaljplanen inte tillgodoser riksintressen för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer även att planförslaget inte visat på att miljö kvalitetsnormer för vatten i Drevviken kan följas efter planens genomförande och att tillräckligt mycket yta avsett för dagvattenhantering har säkerställts i planförslaget. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen i planbeskrivningen behöver redogöra på vilket sätt strandskyddat område bedöms vara väl avskilt från Perstorpsvägen/Edsvallavägen, i enlighet med vad som anges i 7 kap. 18 § miljöbalken. Länsstyrelsen anser även att planen inte säkerställer att bebyggelsen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende riskhänsyn, översvämning, buller och förorenade områden.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL***Riksintresse för kommunikationer***

Länsstyrelsen framhåller att Nynäsvägen (väg 73) är ett utpekat riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet av denna. I syftet med detaljplanen framgår att planförslaget möjliggör två nya gång- och cykelbroar över Nynäsvägen. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket att kommunen till nästa skede behöver tydliggöra broarnas utformning över Nynäsvägen.

Länsstyrelsen anser att nya gång- och cykelbroar över Nynäsvägen (väg 73) inte får påverka vägens funktion, kapacitet och en eventuell utökning av körfält. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen till nästa skede behöver förtydliga vilken av detaljplanerna för Burmanstorp 1 m.fl. (Telestaden) och Karlsviks strand som möjliggör genomförandet av gång- och cykelbroarna över Nynäsvägen, då gång- och cykelbroarna endast är redovisade som illustrationer på plankartan.

Dagvatten från planområdet får inte ge en negativ påverkan på Nynäsvägen (väg 73) framhåller Länsstyrelsen, och anser att kommunen till nästa skede behöver redogöra för hur den förändrade dagvattensituationen inom planområdet kan komma att påverka Nynäsvägen (väg 73) då detta inte tydligt framgår i planbeskrivningen eller i dagvattenutredningen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten

Kommunen anger i planbeskrivningen att planens genomförande inte kommer att försvåra möjligheten att följa miljökvalitetsnormer för vatten i Drevviken noterar Länsstyrelsen, som anser att kommunen istället behöver visa att planförslaget medverkar till att det stora förbättringsbehovet som finns för Drevvikens vattenstatus kan uppfyllas. Länsstyrelsen anser att kommunen tills nästa skede, med stöd av underlag, behöver visa att ett omhändertagande av 20 mm dagvatten är tillräckligt för att underlätta för att miljökvalitetsnormerna i Drevviken ska kunna följas. Kommunen behöver visa på en förbättring på kvalitetsfaktornivå. Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver visa på att tillräckligt med plats för dagvatten inom planområdet säkerställs, Länsstyrelsen anser även att åtgärdsnivån som krävs behöver säkerställas i planbestämmelser och genom andra åtaganden (t.ex. exploateringsavtal).

Strandskydd

Länsstyrelsen framhåller att Nynäsvägen i den berörda del där strandskydd gäller utgörs av en vägbro, och att särskilt skäl enligt punkt 2, 7 kap. 18 § miljöbalken därför inte är tillämpligt för Nynäsvägen då passage under vägen är möjlig. Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede i planbeskrivningen behöver redogöra på vilket sätt strandskyddat område bedöms vara väl avskilt enligt punkt 2 i 7 kap. 18 § miljöbalken från Perstorpsvägen/Edsvallavägen då det inte framgår i nuläget.

Hälsa och säkerhet

Riskhänsyn

Länsstyrelsen anser inte att det tydligt framgår av planhandlingarna att en acceptabel risknivå uppnås. Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver visa på att bebyggelsen blir lämplig utifrån samhällsrisk. Där rekommenderade riskavstånd inte är möjligt att uppfyllas behöver ytterligare försiktighetsmått övervägas för områden som berörs av samhällsriskberäkningen.

Länsstyrelsen anser att park är en olämplig markanvändning i anslutning till en primär led för farligt gods (Nynäsvägen) då parken kan uppmuntra till stadigvarande vistelse. Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver utforma området intill Nynäsvägen med en lämplig markanvändning så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras.

På plankartan finns en bestämmelse om skydd mot störning som anger att *inom 40 meter från Nynäsvägen ska fönster och glaspartier utföras i explosionsresistent klass ER1 enligt EN13541*. Länsstyrelsen framhåller att det i riskutredningen (*PM Risk*, Brandskyddslaget 2019) anges att fönster och fönsterglas med explosionsklass ska gälla inom 50 meter från Nynäsvägen, och att kommunen därför behöver korrigera planbestämmelsen så den stämmer överens med vad riskutredningen anger. Vidare noterar Länsstyrelsen att det i bestämmelsen anges att *mellan 40 och 75 meter från Nynäsvägen ska fönster och glaspartier utföras med härdade och laminerade glas*. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga denna bestämmelse då härdade och laminerade glas inte har ett funktionskrav och säkerställer därför inte det tryck som fönster eller glaspartier behöver tåla från en explosion.

På plankartan finns det reglerat ett antal riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen anser att kommunen även bör redogöra för dessa i planbeskrivningen. Länsstyrelsen framhåller att kommunen behöver till nästa skede behöver säkerställa att planen utformas i enlighet med vad som anges i riskutredningens rekommendationer. I de fallet rekommendationerna inte följs behöver kommunen tydligt motivera eventuella avsteg.

Översvämningsrisk

I planbeskrivningen anges att allmänna gator avses få en lägsta nivå över högsta dimensionerande flöde (+22,8 meter), i enlighet med Länsstyrelsens riktlinjer. Länsstyrelsen informerar om att riktlinjerna avser lägsta grundläggningsnivå vid vattendrag och sjöar och beräknat högsta flöde (BHF), och betonar att kommunen även behöver ta hänsyn till översvämningsrisken till följd av skyfall vilket inte rekommendationerna för lägsta grundläggningsnivå tar hänsyn till. Länsstyrelsen instämmer med det som anges i

dagvattenutredningen, att lämpligheten av föreslagen markanvändning med planerad höjdsättning med hänsyn till översvämningsrisk till följd av skyfall ska vara utrett innan ett antagande av detaljplanen. Länsstyrelsen anser att kommunen därför behöver visa hur översvämningsrisken till följd av skyfall och hur lågpunkter inom planområdet kommer omhändertas, kommunen behöver även visa på att omkringliggande områden inte riskeras att påverkas negativt av planerad höjdsättning eller andra riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen anser att eventuella riskreducerande åtgärder ska redogöras för i planbeskrivningen och om möjligt regleras på plankartan.

Buller

Länsstyrelsen anser att kommunen inför granskningen behöver redovisa bullernivåer för varje våningsplan samt att kommunen behöver redogöra för lämpliga lägenhetsutformningar och särskilda åtgärder avseende buller, för att säkerställa att riktlinjerna i Trafikbullerförordningen kan följas. Länsstyrelsen ser att det kan bli svårt att skapa genomgående lägenheter i hörnlägen och att lägenhetsutformningen därför blir extra viktig i dessa lägen. Länsstyrelsen anser även att föreslagna planbestämmelser gällande buller behöver kompletteras inför granskningen. Länsstyrelsen anser att planbestämmelser avseende bostadsutformning behöver kompletteras med vad som avges i den gällande Trafikbullerförordningen. Detta gäller i de områden då bullernivåerna vid fasad överstiger 60 dBA ekvivalent ljudnivå, d.v.s. att hälften av boningsrummen ska vara vända mot en sida om högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå eller att lägenheter om högst 35 kvm inte kommer veta mot en sida där bullernivåerna överstiger 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Kommunen behöver även komplettera plankartan med bestämmelser som säkerställer nödvändiga bullerskyddsåtgärder som anges i planbeskrivningen, exempelvis bullerskydd mellan fasader och bullerskyddsåtgärder vid skol- och förskolegårdar.

Länsstyrelsen noterar att boende i ett punkthus i kvarteret Vitsand (V1) enligt kommunen kommer få tillgång till en gemensam takterrass som uteplats då större delen av den upphöjda gården kommer användas som förskolegård. Länsstyrelsen anser att kommunen till nästa skede behöver redovisa vilka bullernivåer som förekommer på terrassen. Vidare noterar Länsstyrelsen att två av tre innergårdar vid Mårbacka får en ekvivalent ljudnivå på ca 50–55 dBA på majoriteten av gården trots att bullerskärmar planeras, samt att det anges att boende i dessa kvarter kan få tillgång till bullerdämpad uteplats i det tredje kvarteret (M12) längst i öster. Länsstyrelsen anser kommunen bör anpassa bebyggelsen så att

bullerdämpad uteplats kan klaras inom varje kvarter. I övrigt anser Länsstyrelsen, likt Trafikverket, att kommunen behöver se till att hastigheterna som trafikbullerutredningarna baseras på stämmer överens med Trafikverkets prognos.

Mot bakgrund av vad som redogjorts för ovan bedömer Länsstyrelsen att kommunen inte har visat att bebyggelsen i alla delar av planen blir lämplig för människors hälsa avseende buller.

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med information om eventuella åtgärder som planeras för att hantera föroreningar som påträffats inom planområdet, som överstiger känslig markanvändning, KM, och mindre känslig markanvändning, MKM. Föroreningshalter som överstigit känslig markanvändning har bland annat påträffats inom planområdet där skolor och förskolor avses uppföras. Länsstyrelsen, och anser att kommunen behöver göra en förtätad provtagning inom dessa områden då barn är känsligare än vuxna för exponering av föroreningar. Enligt Länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden framgår att det på angränsande fastighet legat en verksamhet som har hanterat klorerade lösningsmedel. Länsstyrelsen kan på nuvarande underlag inte utesluta att klorerade lösningsmedel finns inom planområdet då dessa kan ha spridit sig från angränsande fastighet. Länsstyrelsen anser därför att kommunen bör provta grundvatten för att säkerställa att flyktiga ämnen inte förekommer som kan utgöra en risk för människors hälsa. Länsstyrelsen anser även att kommunen bör komplettera med en planbestämmelse om skyddsåtgärder för markföroreningar på plankartan. I övrigt vill Länsstyrelsen informera om att eventuella utredningar och åtgärder ska ske i samband med tillsynsmyndigheten.

Rådgivande synpunkter

Kulturmiljö

Länsstyrelsen vill fortsatt framhålla vikten av sammantagna konsekvensbeskrivningar för kulturmiljö samt stads- och landskapsbild för hela området. Länsstyrelsen anser att det finns delar av föreslagen detaljplan som är positiva för kulturmiljön. Att upprätta rivningsförbud, skydd av kulturvärden och varsamhetsbestämmelser för Televerkets två anläggningar samt att utemiljöer anordnas med anpassning med hänsyn till kulturvärden är särskilt positivt. Länsstyrelsen anser att bestämmelsen q2 kan bearbetas ytterligare, hänvisningen till planbeskrivningen anses svårtolkad då aktuell sida i stort anger ett antal förändringar av

byggnadens exteriör. Formuleringen ”befintlig färgsättning får ersättas med ny, lik, ursprunglig” är inte att betrakta som ett skydd framhåller Länsstyrelsen.

Länsstyrelsen anser att det finns flertalet delar av förslaget som tydligt kommer att påverka kulturhistoriska värden negativt, särskilt när det gäller den omfattande förändringen av skivhusen, Länsstyrelsen framhåller ombyggnation av skivhusens fasad samt de vertikala tillbyggnaderna längs Nynäsvägen särskilt i sammanhanget. Att teletornet inte får ett skydd i planförslaget är en också framträdande brist. Länsstyrelsen anser att det till granskningsskedet behövs ytterligare utredning av hur kulturvärden ska tillgodoses. Ett tydligare motiv till olika avvägningar i planbeskrivningen skulle även stärka förståelsen av planen. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga varför planen öppnar upp för rivning av teletornet, när det tydligt framgår i planbeskrivning och antikvarisk konsekvensanalys att detta kommer att förvanska hela området utifrån kulturmiljösynpunkt.

I kulturmiljöanalysen (Nyréns Arkitektkontor 2016) framgår det att i båda befintliga anläggningarna, i Vitsand och i Mårbacka, finns värdebärande uttryck interiört. Länsstyrelsen vill därför framhålla att ett skydd av interiören skulle bidra till att säkerställa att anläggningarnas kulturhistoriska värden kan upplevas framgent.

Markavvattning/vattenverksamhet

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redogöra för och klargöra om detaljplanen medför några ändringar av belastningen till skärmbassängen i norra änden av Drevviken, vilket även gäller för den angränsande detaljplanen vid Karlsviks strand, Farsta 2:1. Om så är fallet behöver anläggningen möjligen omprövas enligt 11 kap. miljöbalken. Det ska tydligt framgå vilka förändringar de båda planerna kan medföra för dagvattenanläggningen/skärmbassängen menar Länsstyrelsen.

Sociala aspekter

Länsstyrelsen lyfter fram att det i planprogrammet *Tyngdpunkt Farsta* finns en social miljöanalys (White, 2013) och en barnkonsekvensanalys (Topia landskapsarkitekter, 2013) som är studerad på en övergripande nivå. Länsstyrelsen anser att kommunen med fördel kan koppla ihop tidigare utredningar och analyser som genomförts i planprogrammet avseende sociala aspekter till nu aktuell detaljplan.

Bostadsförsörjning

Länsstyrelsen ser positivt på att det i planbeskrivningen tas upp att olika bostadsstorlekar och upplåtelseformer eftersträvas inom planområdet. Länsstyrelsen anser även att kommunen med fördel kan förtydliga hur planförslaget förhåller sig till kommunens övergripande mål gällande bostadsförsörjning och andra strategiska bostadsmål.

Jämlikhet

Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen har en ambition att allmänna platser som parker och torg avses utformas med ett varierat innehåll med några oprogrammerade ytor med hänsyn till olika gruppers önskemål och behov.

Barnperspektiv

Någon barnkonsekvensanalys har inte upprättats i samband med samråd av detaljplanen noterar Länsstyrelsen och framhåller att den barnkonsekvensanalys som upprättades i samband med planprogrammet inte berör nu aktuellt planområde direkt, och att Mårbackaområdet inte är inkluderat alls. Länsstyrelsen saknar därför en vidare analys kring vad aktuellt planförslag kan komma att få för konsekvenser för barn. Planförslaget möjliggör två skolor och fem förskolor, vilket Länsstyrelsen anser vara positivt.

Länsstyrelsen noterar att kommunen i planbeskrivningen anger att tillräckliga utemiljöer för barn har tillgodosetts i planförslaget.

Länsstyrelsen anser att det saknas en motivering till detta i planförslaget då friytorna för barn i föreslagna förskolor och skolor understiger Boverkets och Moviums rekommendationer i rapporten *Gör plats för barn och unga*. Länsstyrelsen anser utifrån rekommendationerna i rapporten att den friyta som föreslås för F-6-skolan i planförslaget inte kan ses som acceptabel, och menar att kommunen bör säkerställa att en större friyta kan möjliggöras för skolgården. I övrigt anser Länsstyrelsen i enlighet med vad som angetts under rubriken Buller att kommunen bör säkerställa att bullersskärmar uppförs på de skol- och förskolegårdar som påverkas av höga bullernivåer.

Tillgänglighet

Länsstyrelsen ser positivt på att nya kopplingar över Nynäsvägen som kommer att bidra till en minskad barriäreffekt och till att knyta ihop Farsta med Drevviken. Länsstyrelsen anser att kommunen i planhandlingarna med fördel kan utveckla hur aktuellt planområde knyts ihop med Farstas centrala delar. Länsstyrelsen noterar att kommunen i planbeskrivningen har specificerat platser där maximal lutning behöver beaktas för att dessa ska kunna nås tillgängligt, vilket Länsstyrelsen anser vara positivt.

Nätstation

Länsstyrelsen noterar att det i den ena plankartan finns en planbestämmelse om elnätstationer och dess strålning till angränsande lägenheter eller platser som tillåter stadigvarande vistelse, men att skyddsbestämmelser saknas i den andra plankartan. Länsstyrelsen anser att kommunen inför granskningen bör informera om vilka magnetiska fält som kommer att förekomma i området. Informationen i planbeskrivningen bör även ändras så det framkommer att riktvärdet är 4 µT och inte 0,4 µT.

Luftkvalitet

Länsstyrelsen anser att det är positivt att det finns en planbestämmelse om att friskluftsintag ska placeras på tak eller på fasad bort från Nynäsvägen. Även om kommunen bedömer att miljökvalitetsnormer för luft klaras inom planområdet anser Länsstyrelsen att det är viktigt att säkerställa att människor utsätts för en så låg exponering av luftföroreningar som möjligt då det inte finns några tröskelvärden för när negativa hälsoeffekter kan uppstå. Länsstyrelsen framhåller att halterna av PM10 ökar inom delar av planområdet (SLB analys 22:2019), och anser att kommunen bör ta detta i beaktandet vid utformning av entréer, balkonger eller andra platser där människor förväntas uppehållas. Länsstyrelsen anser även att kommunen bör beakta inomhusluften i enkelsidiga smålägenheter vilken kan försämrats vid öppning av fönster mot trafikerade vägar.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet**Artskydd**

Länsstyrelsen framhåller att planområdet är beläget i ett större område med skyddsvärda trädmiljöer (främst ädellöv) med viktiga ekologiska spridningssamband. Länsstyrelsen framhåller att planförslagen för Telestaden och Karlsviks strand innebär intrång i flera skyddsvärda trädmiljöer och att ett antal skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd avverkas. Länsstyrelsen anser i enlighet med Stockholms stads översiktsplan att svaga gröna samband ska stärkas. För att undvika att skada värdefulla naturmiljöer i området och försvaga ekologiska spridningssamband behöver omfattningen av föreslagna intrång minskas menar Länsstyrelsen.

Biotopskydd

Länsstyrelsen lyfter fram att det inom planområdet eventuellt förekommer alléer/trädrader som omfattas av generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken, vilket kommunen behöver utreda till nästa skede. Om generellt biotopskydd gäller vid dessa alléer/trädrader behöver skyddsbestämmelser beaktas framhåller Länsstyrelsen.

Dagsljusstillgång i bostäder

Länsstyrelsen noterar att det av planbeskrivningen framgår att de nedersta våningsplanen i de befintliga skivhusen i Vitsand inte klarar dagsljuskraven för vistelserum enligt vad som anges i kapitel 6:3 i Boverkets byggregler, BFS 2011:6 BBR. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utveckla ett resonemang i planbeskrivningen om förslag på lämplig användning i dessa lägen.

Planbestämmelser***Utformningsbestämmelser***

Länsstyrelsen anser att kommunen bör se över utformningsbestämmelserna då Länsstyrelsen bedömer att de inte uppfyller tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL. Bestämmelser som innehåller ord som ”enkel fasad”, ”fasadband”, ”särskiljande uttryck” med mera kan vara svåra att följa upp i en kommande bygglovsprövning då dessa är tolkningsbara menar Länsstyrelsen, och anser att kommunen därför bör se över dessa formuleringar och förtydliga syftet med planbestämmelserna.

Kvartersmarkens anordnande och vegetation

Länsstyrelsen anser att bestämmelserna n2 och n3 bör förtydligas, i en kommande bygglovsprövning kan dessa planbestämmelse vara svåra att följa upp.

Bestämmelser avseende risk

En bestämmelse på plankartan anger att byggnader eller fasader som skyddas av topografi eller framförvarande bebyggelse inte omfattas av riskreducerande åtgärder, Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga på plankartan och i planbeskrivningen med vilken topografi som avses inom planområdet och på vilket sätt topografin kan anses skydda bebyggelsen.

På plankartan redovisas en illustration med vilka fasader längs Nynäsvägen som omfattas av planbestämmelser för skydd mot störning avseende fönsterglas, Länsstyrelsen anser att kommunen bör redogöra för hur dessa planbestämmelser avseende risk är förenliga med skyddsbestämmelserna avseende kulturmiljövärden.

Ändrad lovplikt

Länsstyrelsen noterar att kommunen har angett en administrativ bestämmelse avseende ändrad lovplikt (a1) som lyder; Bygglov för ändrad användning får ges trots planstridigt utgångsläge. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver överväga att ta bort

denna planbestämmelse i och med att detta är en ny detaljplan och att planstridigt utgångsläge då kan undvikas.

I övrigt så anser Länsstyrelsen att kommunen behöver se över planbestämmelserna så att de går att tillämpa i en bygglovsprövning samt uppfylla tydlighetskravet enligt 4 kap. 32 § PBL. Länsstyrelsen anser även att kommunen bör överväga att hänvisa planbestämmelser till relevant paragraf i Plan- och bygglagen.

Trafikförvaltningen (Region Stockholm)

Övergripande

Trafikförvaltningen önskar generellt att staden bör förtydliga vilka förutsättningar kollektivtrafiken får i Telestaden och Karlsviks strand i ett framtida utbyggt läge. Trafikförvaltningen hade också önskat mer dialog kring stadens planer i Telestaden och Karlsviks strand ett tidigt skede framförallt vad det gäller framkomligheten för kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen redogör för vad RUFS 2050 beskriver utifrån trafik aspekter.

Förutsättningar för befintlig och planerad kollektivtrafik

Trafikförvaltningen informerar om olika befintliga hållplatslägen för buss och pendeltåg inom och i anslutning till planområdet (Ågesta broväg m.fl.), och hur dessa trafikeras.

Framtida trafikering av planområdet

Trafikförvaltningen informerar om att de i och med planerad bebyggelse längs Nynäsvägen planerar för en utökning av busstrafiken som matar resenärer till tunnelbanan i Farsta centrum och pendeltåget i Farsta strand. Dialog pågår med trafikkontoret om att tillskapa nytt hållplatsläge på Ågesta broväg i höjd med Brattforsgatan för att på så sätt få en gen koppling till pendeltåget i Farsta strand.

Trafikförvaltningen informerar även om att de planerar att förlänga busslinje från Sköndalsbron till Farsta Strand via Perstorpsvägen och Ågesta broväg. Dagens linjer som går från Länna industriområde och Drevvikstrand till Farsta centrum kommer att läggas om och trafikera Perstorpsvägen och Ågesta broväg istället för Edsvallabacken och Mårbackagatan. Busstrafiken som idag trafikeras från Handenterminalen planeras också att läggas om via Larsboda industriområde, en förutsättning för denna omläggning är att nya hållplatser tillskapas på Frykdalsbacken. Detta betyder att Ågesta broväg kommer att trafikeras av 5 busslinjer mellan Perstorpsvägen och Larsbodavägen under högt trafik.

Trafikförvaltningen är positiva till att ombyggnationen av trafikplats Larsboda möjliggör vändning av busstrafik.

Framkomlighet buss

Trafikförvaltningen anser att beskrivningen av framkomligheten för kollektivtrafiken på Ågesta broväg, Larsbodavägen och Mårbackavägen är undermålig. Med hänvisning till framtaget Trafik-PM och analyser avseende restider för busstrafiken informerar trafikförvaltningen om att de i dagsläget inte planerar för ett hållplatsstopp vid Larsboda trafikplats. Vidare ifrågasätter trafikförvaltningen om Trafikverkets framkomlighetsprogram, där en prognos för det primära vägnätet för år 2040 har tagits fram, har legat till grund för den analys som genomförts.

Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen, när det gäller framkomlighet, inte stämmer överens med Moveas analyser av Ågesta Broväg. Restiden för kollektivtrafiken bedöms därmed försämrats jämfört med nuläget. Trafikförvaltningen tycker att det är anmärkningsvärt att det inte framgår av planbeskrivningen och att det inte föreslås åtgärder för att förhindra förlängda restider för kollektivtrafiken. Utbyggnadsområdet nordöst om Drevviken är helt beroende av att busstrafiken är attraktiv om staden ska uppnå målen om en hållbar stad. Trafikförvaltningen anser att kollektivtrafiken och i detta fall busstrafik måste bli mer prioriterad än vad som redogörs för i planbeskrivningen. Staden bör utreda vilka konsekvenser exploateringen får för framkomligheten till granskningen av detaljplanen samt föreslå åtgärder om konsekvenserna bedöms bli negativa. Staden bör även utreda hur cirkulationsplatsens ombyggnation till en signalreglerad korsning påverkar kollektivtrafiken i framtiden. Trafikförvaltningen kan i det arbetet bistå med underlag kring den planerade kollektivtrafiken. Trafikförvaltningen anser att parkering eller angöring inte är lämpligt längs huvudgator där buss trafikerar. Parkeringsrörelser riskerar att ge framkomlighetsförsämringar för busstrafiken. Trafikverket informerar om att utformningen av de upphöjda passager som planeras ska utformas enligt Ri-Buss.

Hållplatser

Trafikförvaltningen anser att plankartan bör uppdateras med en illustration om vart hållplats Ågesta broväg är tänkt att placeras. Trafikförvaltningen önskar ha en dialog med staden om vilket utrymme som busshållplatsen kräver i och med den planerade utökningen av trafiken.

Trafikförvaltningen tar upp att det i framtaget Trafik-PM nämns att staden möjliggör för en hållplats längs med Nynsävägen.

Trafikförvaltningen anser att det bör förtydligas att ingen samlad effektbedömning inklusive samhällsekonomisk analys har gjorts av staden vad gäller trafikering av nya hållplatser längs med Nynäsvägen. Trafikförvaltningen framhåller att de har gjort en sådan analys som visar på negativ samhällsnytta av att låta befintliga linjer gå av motorvägen för att stanna här. Det är även samhällsekonomiskt negativt att starta ny direkttrafik från området. Trafikförvaltningen framhåller att det är mer lönsamt att satsa på att förbättra de befintliga busslinjernas framkomlighet till Farsta och Farsta strand där redan trafik till city finns. I dagsläget planerar inte trafikförvaltningen att trafikera hållplatsen. I Planbeskrivningen anges att direktbussar från området kan avlasta Farstabanen, detta anser trafikförvaltningen vara felaktigt. Trafikförvaltningens bedömning är att avlastning av Farstabanen inte behövs. Trafikförvaltningen undviker direkttrafik som går parallellt med spårtrafiken. Utöver detta så är kapaciteten i terminalerna Gullmarsplan och City uppnådd och framtida utbyggnad och utrymme för bussterminalerna är oviss.

I trafik-PM nämns att hållplatserna Arvikagatan och Telia ska slås ihop till en, detta bör tydligare beskrivas i planbeskrivningen samt illustreras i plankartan anser trafikförvaltningen.

Bussterminalen i Farsta centrum

Trafikförvaltningen bedömer att planerad ny bussterminal i Farsta behöver ses över avseende kapacitet när nu stadens planer för resterande del av Tyngdpunkt Farsta konkretiseras ytterligare. Trafikförvaltningen informerar om att de under våren 2020 kommer att initiera en dimensionering av bussterminalen som är det första steget i deras terminalprocess som återfinns i Ri-Terminal.

Cykeltrafik

De planerade gång- och cykelbroarna över Nynäsvägen ser trafikförvaltningen som positiva inslag för att öka tillgängligheten till pendeltågsstationen i Farsta strand och tunnelbanan i Farsta centrum.

Trafikförvaltningen anser att staden behöver förtydliga planbeskrivningen avseende de viktiga gångstråken som kommer att uppstå till och från busshållplatserna i området och att omsorg bör läggas på att få dessa gångvägar gena och trygga.

Storstockholms Brandförsvär

Hantering av olycksrisker

SSBF informerar att de tidigare yttrat sig i detta ärende i samband med behovsbedömningen. Utifrån riskidentifieringen som då gjordes fann SSBF att Nynäsvägen, väg 73, som är en primär transportled för farligt gods i närheten till aktuellt planområde bedömdes kunna medföra förhöjda risknivåer. Risker så som översvämningar samt ras och skred är också av vikt men ligger utanför SSBFs kompetensområde.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

SSBF framför att det är svårt att följa med i resonemangen och oklart vilka resonemang, i riskanalysen, som staden baserar sitt beslut på. I flera av riskanalysens diagram visar att samhällsrisk är mycket nära eller över övre ALARP, dvs att risken är att betrakta som oacceptabel. Oavsett vilka diagram för samhällsrisk som används innebär den planerade bebyggelsen att samhällsrisk i området blir mycket stor. Samhällsriskdiagrammet med underlag från kameraövervakning kompletterat med trafik till/från Norvik och LNG-terminalen i Nynäshamn för prognosåret 2040 förefaller vara det diagram som besluten bör utgå ifrån. SSBF tolkar det dock som att analysen värderar risk utifrån ett lägre alternativ. Detsamma gäller för individrisk. Vidare vill SSBF poängtera att den bästa skyddsåtgärden är skyddsavstånd, inte byggnadstekniska åtgärder mot specifika risker, eftersom osäkerheten om fördelningen och mängden ämnen som transporteras på Nynäsvägen är stor. SSBF menar att behovet av skyddsåtgärder styrs i stor grad av själva tillståndet att vägen är klassad som en primär transportväg för farligt gods.

SSBF upplyser om att det i PM Risk anges att planen medger ca 1650 bostadslägenheter jämfört med planbeskrivningen där det anges ca 2000 nya bostäder. Dessa siffror behöver stämmas av eftersom antalet personer är högst väsentligt för samhällsriskens storlek menar SSBF.

SSBF framför att de byggnadstekniska åtgärderna, som föreslås i PM Risk, syftar till att reducera riskerna till nivåer som gällt om Länsstyrelsens riktlinjer för avstånd till olika bebyggelse kunnat användas som en jämförelse som alltid kan accepteras. I de riktlinjerna anges dock att risker inom ALARPs-området ska reduceras så långt som det är praktisk genomförbart och rimligt. SSBF menar att det därmed är vanskligt att jämföra föreslagna åtgärder med skyddsnivån som ges av de rekommenderade skyddsavstånden utan att föra vidare resonemang kring åtgärdshanteringen för risker inom ALARP. De vägledande avstånden är inte upprättade för att utgöra acceptanskriterier.

SSBF framför att en slutsats i riskanalysen/PM Risk är att ny bostadsbebyggelse bör placeras minst 35 meter från Nynäsvägen. Det verkar dock som att delar av bostadsbebyggelsen planeras inom 35 meter från vägen. Ifall avstånd mellan väggkant och nya byggnader underskrider 35 meter bör detta förtydligas tillsammans med ett resonemang och ställningstagande kring avvikelserna från rekommendationerna i riskanalysen. SSBF vill påminna om att framräknad individrisk för prognosår 2040, visar på att riskerna inom betydligt längre avstånd än 35 meter från vägen inte är acceptabla.

SSBF framför att de aldrig har sett att det i byggprocessen kunnat ställas krav på utformning utifrån strålning på grund av närhet till farligt gods-led om inte detta regleras i detaljplan/bygglov. Därför anser vi att skyddsåtgärden behöver säkerställas i plankartan.

SSBF:s bedömning är att planerad bebyggelse förläggs för nära Nynäsvägen med tanke på de höga personantalen i kombination med hög samhällsrisk i övrigt. Om SBK ändå avser genomföra planen bör det som minst införas ytterligare skyddsåtgärder i syfte att minska samhällsrisken. Exempelvis kan ökade skyddsavstånd vara en sådan åtgärd. I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att SBK i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden. Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med ytterligare tolkning av riskbedömningar utförda av externa parter.

Möjlighet till räddningsinsatser

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. SSBF hänvisar till deras egen vägledning och beskrivning av de förutsättningar som krävs för räddningsvägar. SSBF önskar att skolgården/byggnaden planeras på ett sådant sätt att åtkomlighet för SSBFs höjdfordon mot byggnadens fasad skapas. Höjdfordon möjliggör effektivare och snabbare släckningsresultat vid bränder i takkonstruktioner/i denna typ av byggnad. Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. SSBF framför att om det inte blir körbart ska detta framgå t.ex. genom skyltning. Underjordiska garage som inte avses

vara körbara för räddningstjänstens stegfordon behöver harmoniseras med omkringliggande byggnaders utrymningsstrategi.

Stegutrymning/Åtkomlighet

SSBF framför att enligt tillgängligt underlag kommer räddningstjänstens utrustning nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Det innebär att framkomlighet och åtkomlighet för räddningstjänstens stegutrustning behöver säkerställas. Det kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF framför att sådana platser inte kan bebyggas med skärmtak, komplementbebyggelse eller på annat sätt blockeras. Träd och vegetation får inte heller hindra räddningstjänstens framkomlighet eller åtkomst vid insats. SSBF noterar att upphöjda uteplatser planeras längs stora delar av fasader där räddningstjänstens utrustning utgör alternativ utrymning. En uppställningsplats för räddningstjänstens bärbara stegar behöver vara lätt åtkomlig utan att stegen bärs i annat än lätt terräng. Byggnader ska inte heller utföras så att bärbar stegutrustning förutsätts att bäras längre än 50 meter från en uppställningsplats för räddningstjänstens fordon. Denna sträcka ser ut att överskridas för vissa byggnader. Mer om stegutrymning går att ta del av i SSBFs vägledningsdokument. Enligt underlaget som SSBF tagit del av är de övre våningarna indragna/inskjutna från fasad. SSBF framför att om räddningstjänstens stegutrustning är en förutsättning för alternativ utrymning från dessa våningsplan bör det säkerställas att deras höjdfordon kan nå dessa. Inskjutna våningsplan kan ibland omöjliggöra åtkomlighet beroende på vinkel.

SSBF ser det som positivt att en stor del av byggnaderna har en utrymningsstrategi som inte baserar sig på räddningstjänstens hjälp.

Brandvatten

SSBF informerar om att vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i deras vägledningsdokument.

Övrigt

Planbestämmelse f14 anger att byggnad ska utföras med vegetationstak. Det är viktigt att notera att alla så kallade gröna tak inte klarar av de krav som ställs på taktäckning enligt boverkets byggregler. SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring frågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket

Trafikverket är positiv till förtätning och exploatering i kollektivtrafiknära läge och har ett gott samarbete med Stockholms stad, trafikförvaltningen och övriga aktörer. Tillsammans behöver aktörerna fortsätta verka för att lösa de utmaningar och frågor som finns kring detaljplanen.

Allmänt

Trafikverket konstaterar att förslag till detaljplan innebär en påtaglig förändring av Trafikverkets anläggningar, vilket skulle innebära ny utformning med ramper och väganordningar. Vidare framför Trafikverket att trafikplats Larsboda idag är en kapacitetsstark trafikplats som trafikförsörjer sitt omland och leder trafik till stadsdelar inom Stockholm kommun.

Riksintressen och funktion

Trafikverket framför att väg 73 är ett av Trafikverket utpekat riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet. Trafikverket framför att riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och eventuella framtida utbyggnadsbehov. Vidare informerar Trafikverket att väg 73 också ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T. Trafikverket framför att väg 73 är en del av det primära vägnätet, identifierat i regional samverkan (med bl.a. Stockholms stad) som är en överenskommelse som till stor del handlar om framkomlighet och minimeraing av störningar. Trafikverket saknar en diskussion i planhandlingarna rörande detaljplaneförslagets påverkan på den regionala framkomligheten. Trafikverket anser generellt att avstånd om 35 meter ska gälla till närmaste byggnad längs med motorvägar. Ska avsteg göras från 35 meter ska tydliga motiv till detta presenteras.

Trafik

Trafikverket framför att väg 73 kommer att få nya förutsättningar vilka bör beskrivas i PM-Trafik:

- Hastighetsgränserna kommer att revideras och nya hastigheter kommer att gälla vid tiden för etableringen.
- BK4 kommer vara ett krav på väg 73.
- Möjlighet till påfartsreglering vid trafikplatsen Larsboda.

Gång och cykel

Trafikverket ser positivt på att de viktiga gång- och cykelstråken planeras med en god standard samt att överbrygga barriären, väg 73, med nya gång- och cykellänkar. Trafikverket framför att gång- och

cykelbro över statlig väg ska uppfylla och bibehålla väg 73 funktion och krav. Det förutsätter att bropelare inte placeras i vägområdet samt att vägområdet värnas från brostöd och bropelare och radar upp flera anledningar till detta.

Kollektivtrafik

Trafikverket saknar en tydlig beskrivning av hur framkomligheten för kollektivtrafiken prioriteras med tanke på den ökade belastningen av gatunätet. Beskrivning bör innehålla vilka prioriteringsåtgärder som måste till för att få en god framkomlighet för kollektivtrafiken i området menar Trafikverket.

Trafikverket anser att förutsättningarna för framkomligheten för eventuella busslinjer som trafikerar Nynäsvägen saknas. Det kan exempelvis vara busskörfält på ramper eller andra sträckor. Möjligheten till busskörfält på Ågesta Broväg samt hur signalregleringarna kan påverka framkomligheten bör studeras menar Trafikverket. Ett annat exempel kan vara att skapa körfältsallokering på Ågesta Broväg över väg 73.

Trafikverket anser att analysen som gjorts gällande framkomligheten för kollektivtrafiken bör redovisas mer detaljerat. Exempelvis genom att redovisa:

- Vilka de maximala restidsförluster som kan uppstå under rusningstider är för att förstå variansen i restiderna.
- Ett redovisat mått på restidsförlängningen för de busslinjer som trafikerar Ågesta Broväg. Exempelvis genom jämförelse på friflödes förhållanden gentemot situationen med köer.

Övriga Synpunkter PM trafik

Trafikverket framför att ombyggnad av del av Perstorpsvägen till en smalare sektion kan få till följd av att det försämrar kapacitet för den norrgående avfartsrampen från väg 73. Perstorpsvägen bedöms dessutom att ha mer trafik i framtiden.

Trafikverket anser att underlagsmaterialet bör förtydligas, att motorvägsavfarten ansluter till angöringsgatan och att denna planeras som en väjningspliktreglerad korsning.

Vidare framför Trafikverket att föreslagna nya kopplingar till och från väg 73 ökar tillgängligheten men eftersom framkomligheten försämras till följd av den kraftiga trafikökningen inom respektive till och från området blir tillgängligheten sämre under rusningstider. Trafikverkets prognoser visar dessutom att Nynäsvägen får framkomlighetsproblem på förmiddagen från Larsboda och norrut.

Trafikverket saknar beskrivning av hur Trafikverkets basprognos förhåller sig till det som redovisas. Redovisningen av vad underlaget bygger på i grunden efterfrågas. Trafikverket tycker att prognoserna och därmed de efterföljande analyserna är för otydliga och osäkra för att räcka som förklaring till hur Nynäsvägen påverkas av bebyggelseplanerna i Telestaden och Karlsviks strand.

Följande förtydligande önskas:

- Trafikverket saknar förklaringar till valet av metod. Till exempel varför inte Trafikverkets basprognos för 2014 har uppräknats till 2019 för att sedan stämts av med de trafikräkningar som finns.
- Saknas en koppling mellan dagens kapacitetsförhållande och trafikbild jämfört med hur den ser ut vid prognosåret 2040.
- Beskrivning av hur nulägesanalysen har tagits fram.
- Att maxtimmesflödet motsvarar 10 % av dygnsflödet bör förklaras och valideras gentemot observationer från nulägesanalysen. Detta gäller även de riktningsfördelningar som antas.
- Storleken på hur trafikökningen som alstras av exploateringen bör valideras mot Trafikverkets basprognos.

Det ovan beskrivna riskerar även att påverka de efterföljande analyserna. Bland annat följande:

- Hur ser ramptrafiken till och från Nynäsvägen ut prognosår 2040 och hur blir köbildningen. Storleken på ramptrafiken liksom trafikallstringen från nybebyggelsen bör vara betydligt större än det som framgår av underlaget.
- Hur se trafikpåverkan ut i det kringliggande nätverket: Hur påverkas exempelvis trafikplats Farsta och Magelungsvägen?
- Hur blir trafikpåverkan i området exempelvis på Ågesta Broväg och Perstorpsvägen om det är stopp/köbildning på Nynäsvägen norrgående under morgonens maxtimme.

Redovisningen av trafiken i korsningarna bör kompletteras med kapacitetsanalyser (Capcal analyser) som även bygger på rimliga signalregleringar, fasbilder och gröntidsfördelningar bör framgå i analyserna.

Följande förtydligande bör göras gällande framkomligheten:

- Det bör framgå om nuläges VISSIM-analyser gjorts och om så är fallet bör resultat från dessa inkluderas.
- Det bör framgå att VISSIM-analyserna bygger på trafikprognos och på de trafiksiffror som redovisas i annat fall behövs annan förklaring till trafiksiffrorna.
- Trafikverkets egna nätutläggningar visar att Nynäsvägens köbildningar sträcker sig förbi den norrgående påfarten från

Larsboda under förmiddagen och bör tas med för att återspegla ett rimligt framtidsscenario.

- Det måste specificeras att kölängderna representera ett genomsnittligt 90-percentil för hela simuleringsperioden. Det är den längsta kölängden som uppnås under hela simuleringsperioden som är avgörande för den nya rampens utformning i form av längd och antalet körfält. Det saknas siffror om ”maximala” kölängder som uppnås under simuleringen
- De figurer som visar kölängderna på på- och avfartsramperna bör uppdateras enligt det ovan.
- Risken är stor att det kan bli en konflikt i hur signalregleringen sker i korsningen Ågesta Broväg och Perstorpsvägen i valet mellan framkomligheten för busstrafiken på Ågesta Broväg och reglering av kölängderna ut på rampen Nynäsvägen.
- En belysning av vilka konflikter och konsekvenser som uppstår vid prioritering av kollektivtrafiken.

Buller

Trafikverket framför att de riktvärden som redovisas i trafikbullerutredningen inte stämmer för väsentlig ombyggnad av trafikleder utan enbart för nybyggnation av bostäder. Trafikverket framför att hastigheterna som bullerberäkningar baseras på för detaljplanerna Karlsviks strand och Telestaden skiljer sig åt.

Trafikverket framför att det finns lägenheter i planområdet där riktvärdena för bullerdämpad sida överskrids och att skyddsåtgärder för att uppnå bullerriktvärden enligt bullerförordningen för alla planerade bostäder bör redovisas. Trafikverket anser att krav på skyddsåtgärder för att uppnå bullerriktvärden enligt förordningen vid fasad på ljuddämpad sida och eventuella balkonger bör anges i plankarta. Trafikverket vill även få redovisat bullernivåer vid fasad för varje våningsplan. Trafikverket framför att det hänvisas till bilagor vilka saknas i underlaget.

Luftkvalitet

Trafikverket önskar ett förtydligande om varför inte luftföroreningshalterna är baserade på trafikprognoser för år 2040. Trafikverket vill även få motiverat varför inte emissionsfaktorer för år 2030 använts. Trafikverket anser att de delar av planområdet om riskerar att överskrida miljökvalitetsnormerna för partikelhalter ska regleras på samma sätt som när MKN överskrids. Detta genom att inte planera så att människor vill eller måste vistas på dessa platser.

Dagvatten och översvämningsrisker

Trafikverket saknar en utredning över grundvattnets strömriktning i området, enbart bedömningar om riktning finns. Trafikverket anser

att grundvattensituationen och dess strömriktning utreds. Omdaning av planområdet kan komma att påverka grundvattensituationen, exempelvis risk för grundvattensänkning vilket kan påverka väg 73 menar Trafikverket. I de dagvattensutredningar som gjorts behandlas inte väg 73. Trafikverket anser att en dagvattenutredning eller fortsatt utredning hur dagvattensituationen kommer eller inte kommer påverka väg 73 bör tas fram. Trafikverket framför att det bör utredas om planförslagets avledning av dagvatten påverkar belastningen av mängden vatten i förhållande till den nuvarande situationen för avvattningen av riksväg 73. Dagvattensituationens påverkan på väg 73 bör utredas både under byggnadsskede och vid framtida planerad dagvattenhantering för bebyggelse.

Vidare process och avtal

Trafikverket framför att innan detaljplanen antas ska Trafikverket och Stockholms stad ha tecknat ett avtal gällande planerade åtgärder i och omkring trafikplats Larsboda. För att möjliggöra en ombyggnad av trafikplats Larsboda måste Trafikverket initiera en planläggningsprocess enligt väglagen. Möjligheten finns att vissa processer kan samordnas och i bästa fall förenklas genom att detaljplan och planläggningsprocess enligt väglagen löper parallellt.

Trafikverket framför att Stockholms stad ska stå för samtliga kostnader avseende Trafikverkets inblandning i en framtida ombyggnad av trafikplats Larsboda. Vidare framför Trafikverket att staden också ska stå för alla kostnader avseende framtagande av handlingar utifrån planläggningsprocessen kopplat till ombyggnationen samt Trafikverkets interna kostnader för personal i projektet. För detaljplanens genomförande är det avgörande att Trafikverket och Stockholms stad kan överenskomma om kvarstående frågetecken.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Luftfartsverket

Luftfartsverket informerar om sekretess för säkerhetsåtgärder för den civila luftfarten, offentlighets- och sekretesslagen. Luftfartsverket har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen. Vidare informerar de om tillvägagångssättet för beställning av flyghinderanalys som ska beställas och bekostas av byggaktören.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Farsta stadsdelsnämnd och förvaltning

Förvaltningen är sammantaget positiv till förslaget att omdana och utveckla det gamla Teliaområdet till Telestaden. Utformningen av den storskaliga nya bebyggelsen längs Nynäsvägen behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Planerade förskolor som förvaltningen ska driva ska inkludera tillagningskök, vilket inte finns med i förslaget. Det är bra att området innehåller många olika funktioner förutom bostäder eftersom det ökar möjligheterna till en levande stadsdel.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen är sammantaget positiv till att området omvandlas, bebyggs och att redan i anspråkstagen mark nyttjas för nya funktioner. Förvaltningen anser att bebyggelsen bidrar med ett stort tillskott av bostäder och följer intentionen i Tyngdpunkt Farsta och stadens översiktsplan att bygga ut Farsta mot sjöarna och skapa urbana stråk. Förvaltningen tycker att det är en bra ambition att det eftersträvas en blandning av upplåtelseformer för bostäderna. Förvaltningen är också positiv till de många arbetsplatser och plats för näringsliv som finns i förslaget. Det ligger i linje med kommunfullmäktiges ambitioner med att öka antalet arbetstillfällen i stadens södra delar och i översiktsplanens fokusområden. Förslaget är omfattande och förvaltningen koncentrerar sitt svar främst på de delar som berör våra verksamheter, som förskola, park och lokalt näringsliv men även kommunikationer.

Föreslagen bebyggelse

Förvaltningen anser att Mårbackaområdets blandade bebyggelse ger förutsättningar för ett attraktivt område. Förvaltningen har inga invändningar mot flera av de nya husen men anser att utformningen av husen längs med Mårbackakvarteren är tveksam, de är storskaliga och monumentala samt har en dyster färgskala.

Förvaltningen anser att 12 våningar i kvarter M2 kan vara acceptabelt då de ligger berdvid ett skogsbeväxt berg. Förvaltningen tycker att det är bra att Mårbackagatan bebyggs då det ökar tryggheten då området kan uppfattas som ödsligt. Förvaltningen anser att huset längst öster ut bör utgå då det är placerat på en höjd där naturmarken är värd att bevara.

Förvaltningen anser att skolan och idrottshallen i den västra delen av Mårbacka måste tillgänggöras som mötesplatser för föreningar, fritidsgårdar, kulturskola, folkbildning med mera. Tillgång till denna typ av lokaler behövs för att det ska bli en levande stadsdel och inte bara ett område där man bor.

Vitsandsområdet föreslås generellt få en hög bebyggelse vilket förvaltningen anser stämmer väl in med de befintliga skivhusen mot Nynäsvägen. De nya husen beskrivs som en skyddande skärm. Förvaltningen framför att det är bra för resten av området som får bullerskydd mot Nynäsvägen men sannolikt innebär det en mindre trivsam miljö för de som bor mot vägen. Gårdarna är kringbyggda med höga hus så där blir det skuggigt och svårt att skapa inbjudande miljöer för vistelse. Förvaltningen anser inte att det är en god idé att de befintliga skivhusen ska återfå sina grå fasader.

För de nya bostadshusen i den östra delen av Vitsand har förvaltningen inga invändningar mot utformningen mot Ågesta Broväg. En förskola ska finnas på bottenvåning i ett av husen.

Specialbostäder

Förvaltningen framför att i förslaget nämns att det finns plats för gruppboendestäder enligt LSS, men inte hur många. Förvaltningen har i ett tidigt skede framfört behov av gruppboendestäder, en med 12 lägenheter, gärna i två plan, och en med 6 lägenheter.

Förskolor

Förvaltningen framför att det föreslås fem förskolor i Teleområdet varav två friliggande i Mårbacka. Förvaltningens friliggande förskola med åtta avdelningar i två plan ligger väl placerad invid Mårbackaparken och har en egen förskolegård. Andel uteyta per barn är drygt 20 m² vilket är acceptabelt, även om det enligt Boverkets rekommendationer bör vara 40 m² uteyta per barn.

Den andra friliggande förskolan med sex avdelningar i västra delen av Mårbackaområdet har förvaltningen inte några synpunkter på. Den förskolan ska drivas av annan huvudman.

Förvaltningen framför att det i husen i kvarter M2 ges möjlighet till förskola i bottenvåning. Förvaltningen vill här bara påpeka att det måste finnas utrymme för minst fyra avdelningar för att förskolan ska kunna drivas effektivt. Förvaltningen anser det även önskvärt med tillagningskök. Hur stor gårdsyta som kan anordnas framgår inte av förslaget framhåller förvaltningen.

Förvaltningen framför att i kvarter V5, Vitsand, inryms en förskola med fyra avdelningar. Förskolegården kommer att bli ganska mörk eftersom gården omgärdas av de höga skivhusen och det nya höga bostadshuset som skyddar mot Nynäsvägens buller. Uteytan blir drygt 18 m² per barn vilket får anses som godtagbart menar förvaltningen.

Förvaltningen framför att förskolan vid Teletorget inryms i en sockelvåning och i en våning i bostadshuset. Förskolan ligger invid parkstråket och har en egen gård med knappt 20 m² uteyta per barn.

Förvaltningen noterar att det i förslaget står att inga tillagningskök ska finnas i skolor eller förskolor. I förskolan med åtta avdelningar kommer det att finnas tillagningskök och det är en strävan att det ska finnas även i förskolor som är inrymda i bostadshus.

Förvaltningen framför att det inte framgår tydligt hur många avdelningar som inryms totalt. Det anges kvadratmeterytor för förskolorna i bostadshusen och antal avdelningar för de friliggande. Förvaltningen gör bedömningen att det kommer att behövas cirka 25 avdelningar givet 2000 nya bostäder.

Trafik

Förvaltningen uppfattar att en ombyggnad av Larsboda trafikplats är avgörande för att förslaget ska kunna genomföras fullt ut. För det lokala näringslivet är det viktigt att trafiken på Nynäsvägen fungerar samt att trafikförsörjningen till Larsboda verksamhetsområde är effektiv för tung trafik. Det är också viktigt att genomförandet av de planerade på- och avfarterna inte drar ut på tiden.

Förvaltningen anser att det är lika angeläget att möjliggöra hållplatser för motorvägsbussar. Förvaltningen menar att det inte bara behövs kollektiva förbindelser in mot staden. Behovet gäller även bussar mot Huddinge, Haninge och Nynäshamn som är viktiga målpunkter i regionen. Mer kollektivtrafik skapar också ökad trygghet i området.

Förvaltningen framför att det behövs goda möjligheter till angöring för tunga transporter inom Mårbackaområdet. Exempelvis kulturverksamheterna som finns i området idag kräver detta för sina arbeten. Föreslaget parkeringstal 0,5 platser/lägenhet förefaller rimligt anser förvaltningen. Förvaltningen uppfattar det som att samtliga parkeringsplatser för boende inryms i garage. De besöks- och korttidsparkeringar som anordnas kan med fördel utrustas med laddstolpar för elbilar anser förvaltningen. Låd-/transportcyklar tar stor plats och lättillgängliga förvaringslokaler behövs menar förvaltningen. De föreslår att några av garagens parkeringsplatser kan reserveras för denna typ av cyklar.

Parker, torg och stråk

Förvaltningen framför att det enligt förslaget är viktigt att bevara upplevelsen av dalgång med naturmark längs Vitsandsstråket västra sida. I illustrationen visas en trädrad på skoltomten som en del av den gröna karaktären. I plankartan är det angivet att marken i skoltomten får bebyggas med skärmtak och komplementbebyggelse. För att säkerställa att trädplanteringen blir av borde en remsa längs gångstråket regleras som prickmark (mark som ej får bebyggas).

Förvaltningen framför att det är av största vikt att friytan alldeles intill Vitsandsskolan utformas så att den tål det höga slitaget som är att vänta. Förvaltningen anser att kopplingen mellan Vitsand och området sydväst därom (Östmarksgatan) är bristfällig. Nivåskillnader är en utmaning men några trappor som förbinder områdena vore önskvärt så att gångstråk är gena och att områdena binds samman socialt.

Förvaltningen anser det lämpligt att illustrera även Mårbackastårket i plankartan likt andra gångstråk i parkmark då detta stråket är av största vikt.

Förvaltningen anser att texten och numreringarna i planbeskrivningens illustration är otydlig och bör justeras.

Förvaltningen påpekar att i Mårbackaparken som är en mötesplats för lek och aktiviteter skulle det kunna rymmas ett parklekshus. Förvaltningen har inga planer på parkleksverksamhet för närvarande men det skulle vara fördelaktigt om möjligheten att uppföra en byggnad finns med i planen. Förvaltningen tycker att det är bra att Televerkets stenlagda logotyp sparas och att gatstenarna flyttas till det centrala Teletorget. Området har en historia och stenläggningen påminner om vilken verksamhet som har funnits i Telestaden.

Tillgänglighet och avfall

Vissa delar av Mårbackaområdet klarar inte tillgänglighetskraven med fem procents lutning utan blir brantare eller förses med trappor. Förvaltningen anser att där lutningen är för stor bör om möjligt sträckorna förses med ramper. Förvaltningen anser att redovisningen av antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade är något bristfällig. Förvaltningen framhåller att avfallshanteringen som redovisas är tillräcklig i detta skede. Men de två återvinningsstationer som det redogörs för måste vara rejält stora eller tömmas mycket frekvent om de ska räcka till menar förvaltningen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) tillstyrker planförslaget under förutsättning att:

1. Plankartan förses med planbestämmelse för de delar av området där lokala bullerskyddsåtgärder och/eller planlösningar är en förutsättning för att klara bullerskyddsförordningen.
2. MHN anser att kvarter M2 ska ritas om, liksom att andra föreslagna skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa och upprätthålla ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter över tid.

Miljöförvaltningen föreslår att följande beaktas i den fortsatta planeringen av området:

- Handlingarna bör tydligare visa vilka skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd som kan sparas utifrån ett realistiskt skyddsavstånd.
- Blir Livsmedelcentrum inte aktuellt bör angöringsgatans förlängning till Perstorpsvägen motiveras tydligare. I dagsläget anser MHN att det inte är motiverat att ta befintliga naturvärden i anspråk och att den delen av planförslaget utgår.
- Dagvattenhanteringen bör inkludera hela planområdet, även befintlig bebyggelse liksom att förutsättningar för omhändertagande av dagvatten preciseras tydligare såsom bjälklagets tjocklek.
- Skyfallssituationen bör utredas vidare, liksom att plankartan förses med plushöjder där så är nödvändigt för att säkerställa att marken är lämplig för ändamålet,
- Det bör undersökas vilken typ av tryckeri som funnits på platsen och om klorerade lösningsmedel kan ha förekommit inom verksamheten. Blyföreningen bör utredas ytterligare för att härleda var föreningen kommer ifrån och om det finns risk för ytterligare blyföreningar. Handlingarna bör även kompletteras med en redogörelse av planerade åtgärder gällande markföreningar.
- Planhandlingarna bör innehålla en redovisning av hur planen bidrar till att nå målet om hållbar energianvändning och att det formuleras planbestämmelser som förenklar installation av tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning.

Motivering

Överlag är MHN positiv till planförslaget. Bebyggelsen har på ett bra sätt anpassats efter platsens förutsättningar beträffande omgivningsbuller. Där bostäder inte kan planeras utan särskild

hänsyn till trafikbuller, till exempel där lokala buller skyddsåtgärder och/eller där genomgående lägenheter med minst hälften av bostadsrummen mot bullerskyddad sida är en förutsättning för att klara bullerförordningen, anser MHN att det ska förtydligas på plankartan med planbestämmelse. Planförslaget innebär att värdefull natur tas i anspråk med märkbara negativa konsekvenser. Ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter riskerar att försvagas och marginaliseras med planförslaget. MHN anser att delar av planförslaget behöver ritas om för att ta större hänsyn till spridningsfunktioner för eklevande insekter. Handlingarna visar på hur dagvatten kan omhändertas enligt stadens åtgärdsnivå. Föreslagen dagvattenhantering är generellt hållen och bör preciseras i det fortsatta arbetet.

Omgivningsbuller

MHN anser att förslaget överlag visar på en god och genomtänkt bebyggelsestruktur som har anpassats efter platsens förutsättningar beträffande störningar från trafikbuller och instämmer med stadsbyggnadskontoret om att trafikbullerförordningen i hög grad kan efterlevas. Inom flera delar av planförslaget krävs att bostäder planeras genomgående med minst hälften av bostadsrummen mot tyst sida för att klara bullerförordningen.

MHN framför att vid flera av detaljplanens skol- och förskolegårdar uppgår den ekvivalenta ljudnivån till 50-65 dBA på större delar av gårdarna och endast mindre delar av gården har ljudnivåer ≤ 50 dBA. Enligt Naturvårdsverkets vägledning och riktlinjer ska de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet klara 50 dBA, och övriga vistelseytor inom skolgården 55 dBA ekvivalent ljudnivå. I trafikbullerutredningen ges förslag på lokala skärmar för att möjliggöra en god ljudmiljö på gårdarna.

En detaljplan ska pröva markens lämplighet för bebyggelse. Bland annat när det galler påverkan från omgivningsbuller. I PBL regleras vad som ska prövas vid bygglov inom planlagt område. Eftersom det saknas hänvisning till 2 kap. 6a § PBL följer då att bullerförordningen inte är tillämplig vid lovgivning. Därav anser MHN att för de delar av detaljplanen där bostäder inte kan planeras utan särskild hänsyn till trafikbuller, till exempel där lokala bullerskyddsåtgärder och/eller där genomgående lägenheter med minst hälften av bostadsrummen mot bullerskyddad sida är en förutsättning för klara bullerförordningen, ska det förtydligas på plankartan med planbestämmelse. MHN föreslår att för bostäder kan bestämmelse formuleras enligt följande: "Byggnad ska utformas så att minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vänds mot en bullerskyddad sida".

MHN framhåller att där det krävs lokala bullerskärmar bör de definieras på plankarta med bestämmelsen: "*bullerskärm ska uppföras*". Förslagsvis utförs bullerskärmarna vegetationsbeklädda för att samtidigt värna biologisk mångfald. Exempel på vegetationsbeklädda skärmar finns i stadens nya handbok *Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö*.

MHN kan konstatera att riktvärdet om 50 dBA ekvivalent ljudnivå för uteplats inte klaras för större delen av bostadsgårdarna inom kvarteren M10 och M11. För angränsande kvarter M12 klaras riktvärdet för hela bostadsgården. Då kvarteren har liknande struktur och våningsantal ställer sig MHN frågande varför ljudnivån på bostadsgårdarna skiljer sig så markant? Om beräkningarna stämmer anser MHN att ytterligare åtgärder krävs för att klara ljudnivån inom bostadsgårdarna för kvarter M10 och M11.

MHN hänvisar till tidigare erfarenheter (*Gröna lösningar för en bättre ljudmiljö*) som visat att vegetationsbeklädda sadeltak kan reducera ljudnivån på bostadsgraden med cirka 3–8 dBA. Till exempel appliceras vegetationsbeklädda sadeltak bl.a. för att skapa en så god ljudmiljö som möjligt på bostadsgård i delar av angränsande detaljplan för Karlsvik strand.

Naturmiljö och ekologiska funktioner

MHN framför att planen bedöms medföra märkbara negativa konsekvenser för naturmiljön. Bedömningen baseras på att natur viktig för nuvarande och framtida ekologisk kontinuitet tas bort eller minskar i omfattning. 12 skyddsvärda och 6 särskilt skyddsvärda träd försvinner eller riskerar att försvinna.

Enligt utredningen är de mest betydande områdena de två större grönområdena inom detaljplaneområdena för Karlsvik strand och Telestaden. Den sammanhängande ekskogen med campingstugorna respektive ekområdet ost om Telestaden ovanför angoringsgatan, som båda innehåller flera särskilt värdefulla och skyddsvärda ädellövträd. Ett antal mindre områden inom Telestadens detaljplanområde fungerar också som viktiga länkar. Dessa är viktiga att beakta för att säkerställa en bibehållen funktion i det storskaliga spridningsnätverket över tid inom båda detaljplanerna.

MHN framför att den sammanvägda bedömningen av planförslaget och Karlsvik strand visar på en minskning av antalet ytor och ytor av bra livsmiljöer och spridningsvägar i området. Det resulterar i en "flaskhals" i grönstrukturen som gör att spridning både öster och väster om Farsta sker längs färre stråk och att spridningsstråket

koncentreras till ett försvagat område mellan Drevviken och Nynäsvägen. Utredningen bedömer att eventuella framtida detaljplaner i denna del av spridningsnätverket kan komma att ha stora eller mycket stora negativa konsekvenser på ekologiska spridningsfunktioner.

MHN framför att sent tillkomna hus inom kvarter M2 innebär att spridningsvägarna försvagas ytterligare jämfört med den påtagliga försvagning som noterades när spridningsanalysen utfördes.

MHN anser att en sådan försvagning av spridningsnätverket inte är acceptabel liksom att ansvaret och osäkerheten lämnas till framtida detaljplaner utan en tydlig strategi för att upprätthålla ekologiska funktioner. Utredningen redogör att de sammanvägda negativa konsekvenserna främst beror på en utbyggnad inom Telestaden. I program för Tyngdpunkt Farsta redovisas ytan vid kvarter M2 både som "kvarter med huvudsakligen bostäder" och "viktiga ekologiska spridningszoner som beaktas". Utifrån det underlag som tagits fram i samband med planförslaget och med nuvarande utformning av kvarter M2 kan MHN konstatera att båda dessa intressen inte tillgodoses på ett tillfredställande sätt.

Beträffande skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd anser MHN att handlingarna tydligare bör redovisa vilka träd som kan och inte kan sparas utifrån ett realistiskt skyddsavstånd, t.ex. tio meter från krondiameter. Naturvärdesinventeringen ger flera förslag på skyddsåtgärder för att minska negativa konsekvenser på naturmiljön, bl.a. för kvarter M2, M6, V1 och V4. En redovisning av sparade träd skulle även tydliggöra vilka föreslagna skyddsåtgärder som planen har tagit hänsyn till och anpassats efter.

MHN anser att kvarter M2 ska ritas om, liksom att andra föreslagna skyddsåtgärder vidtas för att säkerställa och upprätthålla ekologiska spridningsfunktioner för eklevande insekter över tid.

MHN framför att en förutsättning för planförslaget är att en del av angöringsgatan anläggs, fram till och med kvarter M12. I samband med planerna att lokalisera Livsmedelcentrum till Larsboda förlängdes angöringsgatan vidare längs med Nynäsvägens för att ansluta till Perstorpsvägen. Förlängning innebär stora ingrepp i naturområde med högt naturvärde och flertalet skyddsvärda och särskilt skyddsvärda träd i ett strategiskt läge i spridningssamband för eklevande arter och spridningszon inom stadens gröna infrastruktur (ESBO). Om Livsmedelcentrum inte blir aktuellt i Larsboda förändras förutsättningarna och behovet av att förlänga

angöringsgatan hela vägen till Perstorpsvägen, MHN anser då att det i dagsläget inte är motiverat att ta befintliga naturvärden i anspråk och att den delen av planförslaget utgår.

Dagvatten

MHN framför att till planen har en dagvattenutredning tagits fram som bl.a. beskriver föreslagen dagvattenhantering och påverkan på recipient. Möjligheterna till infiltration bedöms vara mycket begränsad inom planområdet på grund av den rikliga förekomsten av lera och berg i dagen.

MHN framför att planförslaget medger få naturliga ytor där större uppsamlade fördröjnings- och reningsanläggningar kan anläggas. Inom allmän platsmark föreslås dagvattnet omhändertas i växtbäddar i form av skelettjord längs gatorna innan anslutning till ledningsnät. Gårdsytor föreslås utformas med inslag av gröna ytor och genomsläppliga material som bidrar till att dagvattenavrinning från området minskas. Gårdar på bjälklag ska utformas med ett överbyggnadsdjup och en konstruktion som medger rening och fördröjning av erforderliga volymer dagvatten på gårdarna.

MHN anser att utredningen på ett tydligt sätt visar på erforderlig fördröjningsvolym och ytbehov för att klara omhändertagda dagvatten enligt åtgärdsnivån för de olika kvarteren och allmän platsmark. Samtidigt är dagvattenutredningen på flera sett generellt hållen och lämnar utrymme för osäkerheter, tolkningar och antaganden som MHN anser bör preciseras i det fortsatta arbetet. Till exempel föreslås att kvarter M10, M11 och M12 avleder dagvatten till förgårdsmark i norr, men att en sån lösning kräver att en privat ledning tillåts läggas inom allmän platsmark. Vidare föreslås gröna tak för bl.a. kvarter V1 och V2 men återspeglas inte i beräkningarna.

Dagvattenutredningen beskriver att många av kvarteren är underbyggda varför möjligt anläggningsdjup hos dagvattenanläggningar är begränsat och beror av bjälklagets överbyggnadstjocklek. MHN anser att förutsättningarna för bjälklagets tjocklek bör preciseras för de dagvattenlösningar som föreslås.

För samtliga kvarter beskriver utredningen att dagvattnet antingen kan omhändertas i växtbäddar eller i underjordiska anläggningar med makadam eller pimpsten. MHN tolkar dessa två anläggningar som vitt skilda. En växtbädd fördröjer dagvattnet först, som sedan renas genom biofilter och poröst lager medan ett underjordiskt magasin, huvudsakligen fördröjer dagvattnet och har en betydligt lägre reningseffekt. Vidare visar beräkningarna i utredningen att

den planerade exploateringen ger en markant minskad föroreningsbelastning inom Telestaden, givet att åtgärder införs som uppfyller stadens åtgärdsnivå. Beräkningarna grundar sig på antagandet att samtliga anläggningar renar dagvattnet med biofilter. För fosfor (P) visar beräkningarna att halten ökar till 220 µg/l efter utbyggt planförslag utan rening och med rening blir halten 44 µg/l. Det motsvarar en ansatt reningseffekt på 80 %, vilket MHN anser är högt, då sammanställda resultat i StormTac visar att anläggningar med biofilter har en reningseffekt på 65 %.

MHN framför att åtgärdsnivån gäller vid både nybyggnation och större ombyggnation. I utredningen förutsatts att avvattningskonstruktionerna på de befintliga byggnaderna inte förändras. Därav baseras beräkningar av erforderlig volym för omhändertagande av dagvatten för dessa kvarter enbart på gårdsytor och tillkommande takytor inom respektive kvarter. MHN anser att hela planområdet bör vara med i beräkningarna och ges förslag på framtida dagvattenhantering i enlighet med åtgärdsnivån.

Skyfall

MHN framför att dagvattenhanteringen inom området måste fungera på ett säkert sätt även vid skyfallssituationer. MHN framhåller att området behöver i möjligaste mån göras på ett sätt som säkerställer att vatten kan transporteras ytligt ut från området utan att orsaka skador på byggnader, i första hand längs gatumarken.

MHN framför att i planförslaget har ett flertal lågpunkter identifierats. Med hänsyn till befintliga byggnader är det inte möjligt att bygga bort samtliga lågpunkter med hjälp av höjdsättning, något som dessutom skulle medföra ökade översvämningsskador längre nedströms. MHN framhåller att i dessa fall måste det säkerställas att vatten kan ansamlas i lågpunkter utan risk för översvämningsskador eller framkomlighetsproblem för utryckningsfordon. Dessa ytor fungerar då som översvämningssytor där vatten kan ansamlas tillfälligt vid skyfall, vilket också avlastar nedströms belägna områden.

Utredningen visar att på den tilltänkta skolgården i Mårbacka, kvarter M6, riskerar vatten att ansamlas intill fasaden på närliggande byggnader. Skolgården kommer sannolikt inte kunna höjdsättas så att vatten vid skyfall kan transporteras bort från lågområdet. Även inom kvarter V3 finns en sannolik tillfällig översvämningssyta. Av utredningen framgår att för noggrannare utreda konsekvenser av höjdsättningen behöver en skyfallsmodell utföras i senare skede. MHN instämmer med att skyfallssituationen

bör utredas vidare i kommande skede. MHN anser även att plankartan bör förses med plushöjder där så är nödvändigt för att säkerställa att marken är lämplig för ändamålet.

Markföroreningar

MHN framför att översiktliga miljöprovtagningar har genomförts. Generellt är föroreningshalterna inom planområdet låga och risken för förorenat fyllnadsmaterial bedöms som liten. Enstaka prover visar föroreningshalter som ligger något över/i nivå med riktvärden för känslig markanvändning (KM). Inom området har det tidigare förekommit ett tryckeri. MHN anser att det bör undersökas vilken typ av tryckeri som fanns på platsen och om klorerade lösningsmedel kan ha förekommit inom verksamheten. Inom området överskrids riktvärdet för MKM något för bly i ett prov. MHN anser att blyföroreningen bör utredas ytterligare för att härleda var föroreningen kommer ifrån och om det finns risk för ytterligare blyföroreningar. I det fortsatta arbetet anser MHN att planhandlingarna bör kompletteras med en redogörelse av planerade åtgärder gällande eventuella markföroreningar.

Klimat och energi

MHN framför att Stockholm stad har antagit målet att vara fossilbränslefritt år 2040 och i stadens miljöprogram finns målet om en hållbar energianvändning. En förutsättning för att nå dit är att energianvändningen i byggnader blir effektivare och att alternativa energikällor som sol utnyttjas i högre grad. MHN framhåller att planhandlingarna bör innehålla en redovisning av hur planen bidrar till att nå målet om hållbar energianvändning, d.v.s. hur planen ger förutsättningar för effektiv energianvändning i byggnader, samt förutsättningar för alternativa energikällor som sol. Följande bör redovisas:

- Beräknad formfaktor för respektive byggnad.
- Hur bebyggelsens utformning, placering och struktur påverkar byggnadernas energiprestanda. Även behov av solavskärmning bör redovisas.
- Hur takens utformning påverkar möjligheten att installera solceller och solfångare.

MHN föreslår att det formuleras planbestämmelser som förenklar installation av tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning. Även om det inte skulle vara aktuellt inom planen nu, så ger det möjlighet att installera det i ett senare skede utan planändring. För att minimera skuggning av de delar av taket som är mest lämpade för solfångare, bör ventilationshuvor och andra uppstickande delar av taket placeras i nordliga lagen på taket. Exempel på generell

planbestämmelse som kan användas för att möjliggöra alternativa energilösningar: "*Tekniska anläggningar för lokal energiförsörjning, såsom solpaneler och solfångare, får uppföras fristående på tak och får överskrida den högsta totalhöjden med som mest 2 meter*".

Upplysningar

MHN upplyser om anmälningsskyldighet för skolor och förskolor enligt förordning till miljöbalken om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Liksom upplysningsskyldighet i fråga om förorenade områden enligt miljöbalken och ansökan om godkännande/anmälan av livsmedelsanläggning enligt livsmedelslagstiftning.

Trafiknämnden/ Trafikkontoret

Trafikkontoret är generellt positivt inställt till stadsutvecklingen omkring Trafikplats Larsboda som ur ett trafikperspektiv har potentialen att överbrygga Nynäsvägens barriäreffekt genom Farsta. Den täta bebyggelsen ger också underlag till ett långsiktigt mer hållbart resande i området.

Planområde och användningsgränser

Trafikkontoret framhåller att plankartans illustrationslinjer på gatumarken bör plockas bort då de kan ses som en låsning i handlingsfriheten för hur gatan utformas, både nu och för framtiden. Trafikkontoret anser att kvartersstrukturen i hela planområdet bör utformas med hörnavskärningar intill korsningar med allmänna gator för att medge tillräcklig sikt och framkomlighet. Storleken på avskärningarna bör anpassas till gatornas funktion och lokala siktförhållanden.

Gator och trafik

Trafikkontoret anser att planmaterialet saknar en tydlig översiktlig redovisning av gator och stråk och deras benämningar liknande den som finns för den tillkommande bebyggelsens kvarter på plankartorna i illustration A och illustration C.

Planförslaget innebär en större ombyggnation av det lokala huvudvägnätet inom planområdet i syfte att stödja en mer stadsmässig utveckling av Telestaden. För att studera konsekvenserna av ändrade gatuutformningar med framtida trafikflöden har ett omfattande prognostiserings- och simuleringsarbete genomförts som en del av detaljplanarbetet. Trafikkontoret önskar delta aktivt med att bestämma funktionell standard samt hitta lämpliga, trafiksäkra och robusta utformningsval gällande gatornas utformning som generellt bör följa riktlinjerna i Gata Stockholm. Trafikkontoret vill poängtera att utrymmesbehovet för gatumarken inte är fullständigt studerat och att

användningsgränserna därför kan komma att behöva förändras jämfört med det nuvarande planförslaget.

Trafikplats Larsboda

Trafikkontoret framför att trafikplatsen ges en yteffektiv utformning som är en förutsättning för delar av detaljplanens exploatering och som minskar det upplevda avståndet mellan Ågesta broväg och området vid Drevviken.

Ågesta broväg

Trafikkontoret redogör för den planerade utformningen av Ågesta broväg. Trafiksimuleringen av planförslaget har konstaterat att Ågesta broväg på sträckan mellan Mårbackagatan och Perstorpsvägen är hårt trafikerad under delar av dygnet. Trafiklösningen är känslig för störningar till följd av belastningen i kombination med täta korsningspunkter. Trafikkontoret anser att Ågesta broväg bör ges en robust utformning på såväl sträcka som i korsningar. Trafikkontoret menar att den rörliga trafiken på Ågesta broväg ska prioriteras och att angöring längs vägen genom planområdet därför bör undvikas. Angöring och leveranser till målpunkter längs vägen bör styras till andra mindre belastade gator inom området. Busshållplatser ska utformas så att passage förbi stillastående buss ska medges utan att inkräkta på den motriktade trafikströmmen. Gatans sektion bör följa principerna i Gata Stockholm anger Trafikkontoret.

Mårbackagatan

Trafikkontoret framför att i det fortsatta arbetet är det viktigt att tillräckligt utrymme säkerställs i korsningen mot Ågesta broväg med hänsyn till bland annat de tillkommande svängfälten. Trafikkontoret anser det också viktigt att busshållplatsen ges tillräckligt utrymme. Utformningen av busshållplatsen på Mårbackagatan innebär enligt planförslaget att gångbanan tycks hamna utanför planområdet. Trafikkontoret framhåller att alla gatans funktioner behöver inrymmas i gatuområdet. Trafikkontoret saknar beskrivning till varför ytan intill kvarteret m2, korsningen Mårbackagatan/Edsvallabacken, reglerats till ”gata” samt vad denna yta är tänkt att innehålla för funktioner.

Angöringsgatan

Trafikkontoret framför att Angöringsgatan längs med Mårbackakvarteren utgör en nödvändig förutsättning för att Ågesta broväg ska kunna få en ny mer stadslik utformning. Angöringsgatan är också en förutsättning för att motortrafiken på Mårbackastråket ska begränsas till bara den trafik som krävs för att göra området tillgängligt. Dels ska merparten av angöringen till bostäderna och verksamheterna inom Telestaden ske från angöringsgatan och dels ska gatan i hela sin sträckning till Perstorpsvägen vara en huvudväg för

tung trafik till och från Larsboda verksamhetsområde. Den nya angöringsgatan är tänkt att fungera som en avlastningsgata för motortrafik i området som kanaliseras invid Nynäsvägen istället för att ledas centralt genom bostadsområden längs befintliga lokalgator. Trafikkontoret anser att Angöringsgatans transportfunktion är en förutsättning för den omfattande exploateringen inom planområdet. Angöringsgatan ger förutsättningar för att möjliggöra en stadsmässig exploatering där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras.

Vitsandsgatan

Trafikkontoret framför att Vitsandsgatan utgör en viktig entré till området. Trafikkontoret anser att det är av stor vikt att den södra delen av Vitsandsgatan, närmast Ågesta broväg, ges tillräckligt utrymme för den rullande trafikens framkomlighet i trafikplatsen. Likt Angöringsgatan är Vitsandsgatan tänkt att bidra med angöringsfunktion till kvarter inom området men utan samma betydande genomfartsfunktion för motortrafik. Vitsandsgatan södra del innehåller såväl viss angöringsfunktion som cykelbana medan dess norra del är breddmässigt begränsad av den befintliga bebyggelsen, Nynäsvägen samt rampen till den nya gång- och cykelbron över Nynäsvägen. Där breddmålet är begränsat upphör cykelbanan. Trafikkontoret anser att den norra delen av Vitsandsgatan, trots de breddmässiga begränsningarna, bör ges tillräckligt utrymme för den rullande trafikens framkomlighet. Det är även av stor vikt att cyklister ges ett fullgott alternativ till en trafiksäker cykling via Vitsandsstråket.

Lokalgator

Trafikkontoret ställer sig frågande till om utrymmet för lokalgatan intill den tilltänka livsmedelsaffären är tillräckligt stort för att medge en vändning som inte inkräktar på gångstråket mellan Vitsandsgatan och Vitsandsstråket. Trafikkontoret anser att samtliga allmänna återvändsgator bör utformas med en trafiksäker vändplats.

Säkra skolvägar

Trafikkontoret önskar att de riktlinjer och direktiv som finns framtagna i stadens plan för säkra och trygga skolvägar inarbetas i planen. Mårbackaskolans entré föreslås placeras mot Ågesta Broväg vilket Trafikkontoret ser utmaningar med då vägen är en intensivt trafikerad huvudgata med betydelsefulla transportfunktion för motortrafik och pendlingsstråk för cykel. I första hand bör entrén därför istället riktas mot Mårbackagatan. Trafikkontoret ser positivt på att avlämningsplatser principiellt planeras på ett avstånd om cirka 200 metret från skolorna. Trafikkontoret saknar däremot redogörelse av lägen för avlämningsplatserna

Framkomlighet

Trafikkontoret framför att detaljplanen för Telestaden i kombination med övrig tillkommande bebyggelse inom Farsta kommer bidra till ett ökat flöde på vägnätet i området. Inom arbetet med detaljplanen har flera trafikutredningar tagits fram som visar att fordonsflödet på bland annat Ågesta Broväg kan komma att öka med 85 % vid prognosår 2040. Tillsammans med ändrad utformning av huvudvägnätet och ny korsningsutformning medför detta att framkomligheten under vissa tidpunkter på dygnet kan komma att bli begränsad. Trafikkontoret anser att det måste finnas en inbyggd robusthet i vägnätet för att inte riskera en betydande framkomlighetsproblematik i huvudvägnätet. Det är därför viktigt att olika alternativa trafiklösningar och utformningar övervägs för gator och vägar invid Trafikplats Larsboda. Trafikkontoret ser fram emot att vara en aktiv part i den fortsatta planeringen av gatornas utformning inom detaljplaneområdet och stadsutvecklingsområdet som helhet.

Gång

Trafikkontoret är positivt inställt till planens intentioner med att tillskapa ett sammanhängande inre gångstråk men ser utmaningar som behöver lösas för att ett tryggt, tillgängligt och sammanhängande gångstråk ska möjliggöras. De naturliga höjdskillnaderna inom området gör det svårt att uppnå ett helt tillgängligt stråk utan betydande konstgjorda ramper och trapplop. Mellan stråken och Ågesta broväg, som höjdmässigt ligger på en mellannivå, finns stora höjdskillnader som behöver överbryggas. Trafikkontoret framför att delar av det inre stråket är tänkta att trafikeras med cykel och motorfordon vilket särskilt innebär en utmaning med utformning och gestaltning. Trafikeringen ska inte bidra negativt till gåendes trygghet och säkerhet. Gångbanan på Mårbackastråkets södra sida tycks smalnas av lokalt intill korsningen med lokalgatan. Den lokala breddningen av körbanan bör inte ske på bekostnad av en smalare gångbana framhåller Trafikkontoret.

Trafikkontoret saknar resonemang till varför en återvändsgränd i Mårbackastråkets nordvästra del ska regleras som allmän gata. Om denna återvändsgata inte fyller någon allmän funktion anser kontoret att den istället bör planläggas som kvartersmark.

I plankartan föreslås en särskild utformningsbestämmelse gällande marksten för Vitsandsstråket. Trafikkontoret anser att denna bestämmelse bör utgå eftersom den riskerar att ge utformningen en minskad flexibilitet vilket kan ha negativ inverkan över tid. Trafikkontoret anser att det är positivt att så mycket som möjligt av den gamla strukturen bevaras i och med planförslaget. De tillkommande trädens placering samt artval kommer att bidra till att kulturmiljön berikas. Vidare informerar Trafikkontoret om

tillvägagångssätt vid växtval, restaurering av växtbäddar och vid omplantering i kommande skeden.

Broar

Trafikkontoret ser positivt på de två friliggande gång- och cykelbroarna som planeras tillkomma inom planområdet. Dessa kommer minska den stora barriäreffekten som Nynäsvägen idag ger upphov till. Trafikkontoret framhåller att i det vidare arbetet är det viktigt att tillräckligt utrymme ges på broarna för att säkerställa god och säker framkomlighet för både cyklister och gående. Trafikkontoret anser även att det är viktigt att broarnas uppförande prioriteras i tidplanen då de påverkar framkomligheten och tillgängligheten i hela Farsta.

Cykel

Trafikkontoret ser positivt på att planförslaget möjliggör för en utbyggnad av pendlingsstråket för cykel på båda sidor av Ågesta broväg genom planområdet. Vidare möjliggör planförslaget utbyggnad av cykelbanor med både pendlings- respektive huvudstråkstandard. Trafikkontoret framför att dessa cykelbanor kompletteras genom att lokalgatorna planeras få gemensamma gång- och cykelbanor. Trafikkontoret framhåller att tillsammans kommer de nya cykelbanorna i området skapa ett attraktivt och gent cykelvägnät som kopplar an till cykelvägnätet utanför planområdet på ett tillfredsställande sätt.

Trafikkontoret önskar delta aktivt i det fortsatta arbetet med utformningen av Vitsandsstråket. I plankartan illustreras en cykelbana om 2,5 meter som placeras på stråkets västra sida. Denna lösning har ännu inte detaljstuderats. Trafikkontoret ser potentiella risker med att låta cykel och motorfordon mötas på en redan tajt sektion där även gående ska dela på ytan.

Kollektivtrafik

Trafikkontoret ser positivt på att den nya trafikplatsens tilltänkta utformning möjliggör en naturlig angöring för motorvägsbussar i den nya bebyggelsens nivå. Trafikkontoret framför att förutom hållplatser längs Angöringsgatan tillkommer ny utformning av busshållplatserna på Ågesta broväg samt en sammanslagning av två befintliga hållplatslägen på Mårbackagatan. Tillgängligheten till god kollektivtrafik är oerhört viktigt för att resande till och från stadsutvecklingsområdet ska kunna ske på ett hållbart sätt.

För att på ett tydligt och effektivt sätt knyta den nya bebyggelsen i Larsboda till den befintliga spårtrafiken krävs omdaningar av såväl Larsbodavägen (som ansluter till tunnelbanan vid Farsta Centrum)

samt Mårbackagatan (som ansluter till Farsta Strands pendeltågsstation) framhåller Trafikkontoret. Med bra gång- och cykelförbindelser får hela planområdet en god tillgång spårtrafiken.

Angöring och Parkering Bil

Parkering för detaljplanens bostäder kommer till största del lösas i garage under mark vilket Trafikkontoret ser positivt på.

Planbeskrivningen saknar en heltäckande sammanställning av bostadsparkeringen på kvartersmark inom planområdet i fråga om lägen, antal platser och vilka bostäder platserna är knutna till. Parkeringsstalet för detaljplanens bostäder anges till minst 0,5 bilplatser per lägenhet. Trafikkontoret saknar bakgrund till detta ställningstagande utifrån stadens riktlinjer för projektspecifika parkeringstal. Riktlinjerna bör tillämpas och Trafikkontoret ser gärna att positiva mobilitetstjänster i enlighet med anvisningarna i gröna p-tal används för att stimulera till ett minskat bilresande.

Trafikkontoret saknar dock redogörelse för hur parkering löses för kv M2, Parkhusen. Trafikkontoret framhåller att det är viktigt att parkering löses inom fastighet och inte på allmän gata.

Förskola V1 planeras utformas med tillgänglig entré, tillgänglig angöring samt inlastning från Ågesta Broväg. Trafikkontoret anser att den rörliga trafiken på Ågesta Broväg bör prioriteras och att angöring längs vägen genom planområdet därför bör undvikas. Angöring och leveranser till förskolan bör i första hand ske från Östmarksgatan.

Parkering Cykel

Cykelparkeringstalet för bostäder är 2,5-4 platser per 100 kvm BTA vilket är enligt stadens riktlinjer. Trafikkontoret saknar en översiktlig redovisning kring hur och var dessa platser lokaliseras inom området. Trafikkontoret framför att cykelparkeringar bör placeras tillgängligt med en enkel och bekväm väg till och från förvaringen. Parkeringarna bör utformas med väderskydd, belysning samt möjlighet till ramlåsning

Tillgänglighet

I planbeskrivningen anges att Vitsandsstråket och Mårbackastråket utgör ett sammankopplande centralt stråk, ett inre stråk. Trafikkontoret anser att områdets topografi samt höjdskillnaderna mellan områdena utgör en utmaning för tillgängligheten till stråken.

För Mårbackastråket framgår det av planbeskrivningen att höjdskillnaden mellan stråket och Ågesta broväg kommer resultera i en lutning om maximalt 5%. Detta kommer uppnås genom att en trapp

och ramp anläggs. Trafikkontoret saknar däremot en liknande redogörelse för lutningar på stråkets fortsättning in i Vitsandsområdet. Trafikkontoret anser att östligaste del i anslutning till Teletorget måste studeras vidare. Här skvallrar terrängen och befintliga höjder om att det troligtvis behövs en trapplösning med tillhörande ramplösning för att hantera höjdskillnaden på ett tillgängligt sätt.

Trafikkontoret framför att torgytor och andra öppna hårdgjorda platser kommer utformas med ledstråk.

Avfall (trafikfunktionen)

Trafikkontoret ser positivt på att insamlingen av hushållsavfall från bostäder föreslås ske via mobil sopsug. Det är däremot viktigt att dockningspunkterna placeras på ett sätt som inte riskerar att störa framkomligheten för andra fordon. Trafikkontoret vill speciellt lyfta fram den föreslagna placeringen av dockningsstation på Vitsandsstråket. Trafikkontoret anser att det är olämpligt om dockningsstationen skulle hamna för nära korsningen med den nya avfartsrampen. Det är också viktigt att det noga studeras om det finns utrymme för dockningsstationer längs med vägområdet mellan Vitsandsstråket och Angöringsgatan. Trafikkontoret kommer inte godkänna en eventuell placering av dockningsstation som förutsätter lyft över cykelbana.

Kulvertar

Inom planområdet finns idag flertalet kulvertar som planeras att bevaras för den nya bebyggelsens nyttjande. Trafikkontorets generella inställning är att staden varken bör vara huvudman eller på något sätt ansvara för dessa anläggningar som saknar allmän funktion. Planförslaget innebär en tredimensionell fastighetsbildning med kulvert under gatumark. Trafikkontoret framhåller att huruvida denna uppdelning ger staden ett ansvar för drift och underhåll av kulvertarna eller inte bör utredas närmare i det fortsatta planarbetet.

Park och natur

Trafikkontoret framhåller att gällande skolgårdarna bör det ställas krav på att dessa utförs till största delen gröna och med genomsläppliga material då tillgången till parkmark inom planområdet är begränsad.

Exploateringskontoret

Exploateringskontoret ser generellt positivt på planförslaget. Kontoret önskar ändå lyfta fram följande:

Exploateringskontoret framför att planområdet består av ett stort geografiskt område och att projektet förväntas påverka hela Farsta. Samrådsförslaget inkluderar såväl betydande bostadsvolymer som

en omfattande utbyggnad av allmän platsmark.

Exploateringskontoret framhåller att den skyndsamma processen fram till samråd medför krav på fördjupade studier i flera sakfrågor innan detaljplanen kan gå ut på granskning. De stora investeringarna i allmän platsmark innebär att den systemhandling som tas fram i samband med detaljplanens kommande granskningsskede kommer att bli omfattande och därför sannolikt behöver etappindelas. Exploateringskontoret framhåller att det är av stor vikt att dessa processer samordnas.

Exploateringskontoret framför att för delar av detaljplanen är det en förutsättning att trafikplats Larsboda byggs om. En planläggningsprocess för trafikplatsen är tidskrävande och medför stor påverkan på såväl tidplan som utbyggnadsordning, vilket behöver beaktas i det fortsatta arbetet framhåller Exploateringskontoret.

Exploateringskontoret framför att inom områdets södra del är Mårbackastråket utlagd som allmän plats. Den yttre miljön inklusive markbeläggningen har fått en skyddsbestämmelse i syfte att bevara befintliga kulturvärden. Vidare framför Exploateringskontoret att under stråket finns flera befintliga enskilt ägda kulvertar och privata ledningar. Fastighetsägaren planerar även för en tillkommande kulvert under marknivå. Mårbackastråket har en central funktion för området och avses vara det inre stråk över vilket främst oskyddade trafikanter väntas röra sig inom området samt för färdväg till och från allmänna kommunikationer. Exploateringskontoret framhåller att det finns därmed ett stort intresse av att detta stråk ska vara tillgängligt för allmännyttig trafik och tillgänglighetsanpassat. De studier som hitintills genomförts för stråket påvisar dock att befintliga kulvertar är ytligt placerade. Kunskapen om kulvertarnas konstruktion, bärighet och status är begränsad. Härutöver finns ett okänt antal privata ledningar under mark. Med hänsyn till tillgänglig kunskap om Mårbackastråkets utformning, befintliga och tillkommande kulvertar samt korsande privata ledningar är det Exploateringskontorets bedömning att Mårbackastråket bör kvarstå som kvartersmark. Stråkets utformning och allmänhetens tillgänglighet behöver i detaljplan säkerställas genom bestämmelser om markens anordnande samt markreservat för allmännyttiga ändamål menar Exploateringskontoret.

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret hyr in och hyr sedan ut lokaler för kulturproduktion i byggnaderna H och K inom Mårbackaområdet. Lokalerna används som produktions- och verkstadslokaler av verksamheten Konstverket AB. Det lokala sammanhanget i Farsta

är viktigt för Konstverket AB och formerna för samverkan i lokalområdet är under utveckling. Det kan handla om visningar av verk under pågående arbete vilket har en potential att bilda en positiv delvis publik verksamhet inom planområdet som stöder målet om en blandad stad.

Konstverket AB förutsätter storskaliga och ibland tunga transporter till och från båda byggnaderna och fastighetskontoret vill säkerställa att leveranser även fortsättningsvis kan ske både till befintlig lastkaj men även till entrén på hus H vid Mårbackagatan samt hus K via lastport på sidan. Fastighetskontoret framför att verksamheten är också beroende av att det finns p-platser för gästparkering inom området. Den konstnärliga verksamheten bedrivs dygnet runt och kan vara störande ljudmässigt och Fastighetskontoret ifrågasätter därför lämpligheten av föreslaget vårdboende i byggnader H och K.

Detaljplanen möjliggör för tre förskolor som integreras i flerbostadshus. I det fall som bostäderna upplåts i bostadsrättsform, och förskolan ska drivas i kommunal regi, är det fastighetskontorets uppdrag att förvärva lokaler samt upprätta nyttjanderättsavtal med bostadsrättsföreningarna för förskolegårdarna. Lokalerna hyrs sen ut till stadsdelen. Fastighetskontoret önskar därmed att hållas informerad i fortsatt planarbete. Samma förhållande gäller där planen medger vårdboende om det gäller LSS-boende.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen framför att de planerar nya skolor i dialog med stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret för att klara behovet av skolplatser som förväntas inom utbyggnaden av Tyngdpunkt Farsta.

Utbildningsförvaltningen har en synpunkt angående planbestämmelsen att idrottsbyggnaden i kvarter Mårbacka ska ha vegetationstak. Om taket kommer att tillhöra Sisab för drift och underhåll är ett vegetationstak inte önskvärt eftersom det kräver mer resurser än ett vanligt tak, vilket riskerar att ta resurser från annat, viktigare underhåll. Hela skolgården är markerad med prickmark och föreskriften att byggnad inte får uppföras.

Utbildningsförvaltningen vill att det tilläggs att två mindre förråd för verksamhetens behov får uppföras förslagsvis totalt 25 m² byggnadsarea. Utbildningsförvaltningen vill också lyfta osäkerheten med inhyrning av en skola i Vitsand. Förhandlingar med fastighetsägaren pågår och något avtal har ännu inte träffats. Som tidigare framförts i planprocessen samt inför planstart så kan utbildningsförvaltningen inte förbinda sig att uppföra en skola om

kostnad och utformning inte kan klaras utifrån de ekonomiska ramar som förvaltningen har att följa.

Kulturnämnden/ Kulturförvaltningen

Kulturförvaltningens övergripande bedömning är att anläggningen i Mårbacka har respekterats i större utsträckning än anläggningen i Vitsand. Kulturförvaltningen ser positivt på att delområdets alla blåklassade byggnader i Mårbacka bevaras utom en föreslagen rivning av en idrottshall, en rivning som kulturförvaltningen föreslår avstyrks. Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen förses med skydd i detaljplanen. Huvuddragen i befintligt planmönster i Mårbacka bevaras. Kulturförvaltningen anser att planförslaget i Vitsand bör omarbetas i delar. Tillkommande bebyggelse mot parksidan och Vitsandsstråket bör avstyrkas, byggnaderna mellan skivhusen mot Nynäsvägen bör sänkas och föreslagna balkonger bör utgå. Skyddet för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bör dock stärkas upp i vissa avseenden i båda delområdena. Telestaden erbjuder goda möjligheter att tillskapa publika platser för konst och kultur. Inom Telestaden finns en långsiktig kulturetablering som staden medverkat till genom att Konstnärernas kollektivverkstad (KKV) och scenkonst-verksamheten SITE flyttat in i det så kallade Konstverket i Mårbacka. Det är positivt att förslaget till detaljplan bekräftar kulturverksamheterna genom användningsbestämmelser och planstöd. Men planbeskrivningen kunde ta tydligare fasta på behovet av publika kulturlokaler och mötesplatser för att säkerställa att planen uppfyller sitt syfte med att utvecklas till en levande och funktionsblandad stadsdel.

Befintliga byggnader

Den storskaliga omvandlingen av Telias anläggning från ett kontorskomplex till en ny stadsdel med blandade funktioner innebär påverkan på de kulturhistoriska värdena i varierande omfattning. Förutom att bebyggelsens kulturhistoriska värden är utgångspunkten för bedömningarna ses ett återbruk av bebyggelsens om det bästa ur ett långsiktigt bevarandeperspektiv, varför förändringar kan accepteras. Kulturförvaltningens övergripande bedömning är att anläggningen i Mårbacka har respekterats i större utsträckning än anläggningen i Vitsand.

Mårbacka

Byggnaderna i Mårbacka och den inre strukturen med stråk och gårdar bildar en rumslighet som definierar området och den bevaras i stor utsträckning. Vissa eftergifter görs för att anpassa byggnaderna och miljön för nya behov. Den nya bebyggelsen grupperas i samlade enheter skilda från den ursprungliga bebyggelsen. Det öst-västliga huvudstråket genom området har

bevarats i och med att man utnyttjat parkeringsytorna för ny bebyggelse, vilket är positivt ur kulturmiljösynpunkt. Kulturförvaltningen anser att tillkommande bebyggelse kan accepteras. Byggnadshöjden närmast de blåklassade byggnaderna är fyra till fem våningar hög, med den översta våningen indragen. Längs huvudstråket mot öster är höjdskalen densamma med ett högre punkthus inom varje kvarter. Det bidrar till ett sammanhållet lugnt gaturum. Stadsbilden bedöms kunna tåla den avvikande höjdskalen som punkthusen ger då de är placerade på tillbörligt avstånd från ursprungliga byggnader. Samma bedömning görs för punkthusen som är placerade i sydöstra delen av planområdet. Det är oklart vad som avses angående kvarter M8 Helge. I planbeskrivningen finns innergården med pyramiden illustrerad men på plankartan ser gården ut att vara överbyggd. Av planbestämmelse r2 framgår det att sekundära delar kommer att rivas. Kulturförvaltningen anser att det är möjligt att riva sekundära delar men att eventuella tillbyggnader inte kan ta hela det öppna gårdsrummet i anspråk. Idrottshallen från 1970-talet i kvarter M3 föreslås rivas trots att den är blåklassad. På dess plats föreslås istället uppföras ett nytt bostadshus i fem våningar med den översta våningen indragen. Idrottshallen är utformad i samklang med områdets arkitektoniska idé. Byggnaden är en del av berättelsen om Telestaden som ett samhälle i samhället och vittnar om ett statligt verk med sociala ambitioner för sina anställda. Kulturförvaltningen anser att idrottshallen ska bevaras och förses med en skyddsbestämmelse mot rivning i plan. Idrottshallen används idag som koreografihall av ccap och den rymmer både produktion och publik verksamhet. Projektet finansieras av Statens kulturråd, Region Stockholm och Stockholms stad. Hallen är ett exempel på hur bebyggelse kan återbrukas för kulturverksamheter. Nya håltagningar för entréer och fönster föreslås få upptas med högst en tredjedel av fasadelementen mot det inre stråket I och L. Kulturförvaltningen bedömer att föreslagna håltagningar som de beskrivs i planbeskrivningen medför en negativ påverkan på byggnadernas kulturhistoriska värde. Flera nya entréer och fönsterförstoringar i en oregelbunden placering på fasaden medför en splittring av bottenvåningarna som förtar fasadens strikta uppbyggnad i linjenät. Det bedöms möjligt att håltagningar för entréer och fönsterförstoringar kan utföras samlat på ett ställe på de enskilda fasaderna. Då husfasadernas längd varierar ska håltagningarnas andel av ytan anpassas efter längden så att en övervägande andel av muröppningar utgörs av de ursprungliga entréerna och fönstren. Om det av funktionella skäl inte bedöms möjligt med en entré på aktuella byggnadskroppars fasader vill kulturförvaltningen helt avstycka förstoring av fönsteröppningar och begränsa nya håltagningar till att endast gälla entréer. Där det

förekommer burspråk i bottenvåningarna bör dessa inte göras om för andra funktioner utan nyttjas för att ge ett bra ljusinsläpp i lokalen.

Vitsand

I Vitsand sker stora ingrepp både i byggnaderna och i områdets struktur. Skivhusen och teletornet utgör landmärken i dalstråket från motorvägen. Kulturförvaltningen skulle naturligtvis hellre se att byggnaderna lämnades orörda. Men mot bakgrund av en tidigare situation där förslag om rivning förelåg är ett bevarande, om än kraftigt förändrat, ändå att föredra. Men kulturförvaltningen vill framföra synpunkter som ur kulturhistorisk synvinkel skulle förbättra förslaget och ändå möjliggöra en användning för bostadsändamål. Upplevelsen av skivhusen som fristående huskroppar byggs helt bort i planförslaget. En sänkning med 1-2 våningar av våningshöjden på de nya tillbyggnaderna skulle bidra till att visuellt återskapa en silhuett av fristående huskroppar. Tillbyggnaderna skulle då mer få karaktären av höga länkbyggnader. Föreslagen omarbetsning skulle bidra till att öka avläsbarheten mellan ursprungligt och nytt samtidigt som en visuell upplevelse av skivhus i större utsträckning bevaras. I de våningsplan som får ett sämre bullerskydd får verksamheter som inte har samma krav på bullerskydd sökas. Kulturförvaltningen vill avstyrka de tillkommande byggnadsvolymer mot det inre stråket. Byggnaderna sluter gårdsrummen och skär av sambandet med huvudaxeln och parkmiljön. Det är en medvetet gestaltad komposition som ger en rumslighet. Kulturförvaltningen delar uppfattningen i Nyréns konsekvensanalys att strukturen är känslig för förändring. Planförslaget bildar en helt ny byggnadstyp som för tankarna till Mårbackas slutna struktur. De två anläggningarna har helt olika karaktärer och bör så ha i möjligaste mån. Vitsand är uppförd som en öppen planstruktur där Walter Bauers utomhusgestaltning är planerad efter de förutsättningarna. Vidare anser kulturförvaltningen att förslaget med balkonger på fasaderna bör utgå. De släta fasaderna med rader av fönsterband utgör en väsentlig del av skivhusens arkitektoniska uttryck och är mycket typiska för sin tid. Att placera balkonger på fasaderna tillför ett helt nytt element främmande för byggnadstypen och bedöms vara en förvanskning. Teletornet bör ges ett skydd mot rivning i detaljplanen. En rivning av teletornet skulle innebära ett nästan fullständigt utträdande av Vitsands identitet och berättelsen om Telestyrelsen. Kulturförvaltningen delar uppfattningen i Nyréns konsekvensanalys att ett bevarande av teletornet bidrar till att göra den genomgripande omvandlingen av Vitsand mer acceptabel. Möjligheten att hitta en ny användning för tornet bör undersökas.

Det är mycket positivt att ursprungliga byggnader såsom den gamla matsalen och paviljongen i parken bevaras och ges ett skydd i planen.

Planbestämmelser

Kulturförvaltningen bedömer att förhållandet mellan bevarande, skydd och möjligheter till förändringar i stora delar är väl balanserade men ser att det finns behov av att förtydliga och stärka upp skyddet i vissa delar av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Kulturförvaltningen föreslår följande:

- q6-bestämmelse bör kompletteras med en skrivning om att bevara volymen på byggnaderna i Mårbacka.
- en q-bestämmelse för att betongfasaderna ska bevaras omålade på byggnaderna i Mårbacka.
- en k-varsamhetsbestämmelse, vid ommålning av fönsterbågarna ska ursprungligt kullörschema bevaras för byggnaderna i Mårbacka.
- k5-varsamhetsbestämmelse avseende hålupptagningar i fasader i Mårbacka bör omarbetas enligt ovanstående synpunkter.
- r-bestämmelse, idrottshallen bör förses med bestämmelse om förbud mot rivning.
- q3-bestämmelsen för restaurangbyggnaden i Vitsand bör omformuleras så att även byggnadsvolymen bevaras.
- r-bestämmelse, teletornet bör förses med bestämmelse om förbud mot rivning.

För en fullständig redovisning av planbestämmelsernas lydelser se plankartan och planbeskrivningen, använd länken till Stadsbyggnadskontorets handlingar på sid. 16.

Kulturlivsaspekter

En så omfattande stadsutveckling som Telestaden, med plats för ca 5000 invånare och många arbetsplatser, skapar både behov av nya mötesplatser och goda möjligheter till publika platser för konst och kultur. Den föreslagna detaljplanen anger många byggnader för centrumändamål, där kultur kan vara en av flera verksamheter, vilket är positivt. Det är viktigt att Telestaden kan användas för både om- och nyetableringar av kulturverksamheter i staden, här är behoven stora. Därför vore det önskvärt att planbeskrivningen tydligare anvisade platser av det slaget och tar fasta på stadsdelens behov och möjligheter. Skolor och idrottshallar kan rymma förutsättningar till

en mer mångsidig användning i den nya stadsdelen och kulturförvaltningen anser att en samplanering av vissa av dessa lokaler bör ske. Här är både kulturaktörer, civilsamhälle och invånarna i närområdet viktiga intressenter. På så sätt kan stadsdelens aktiviteter under kvällstid främjas och tryggheten i området ökar. Det kommer att bli många barn och unga i stadsdelen och inte minst deras behov av kulturlokaler behöver beaktas i planeringen. Kultur i ögonhöjd är ett styrdokument som ger god vägledning i fråga om barns och ungas behov. Ett av många skäl att skapa platser för kulturverksamhet både inne och ute är att området på så sätt får möjlighet att ta del av sådana kulturverksamheter som staden finansierar, till exempel genom Kulanpremien eller kulturstödet. Inom Telestaden finns en långsiktig kulturetablering som staden medverkat till genom att Konstnärernas kollektivverkstad (KKV) och scenkonstverksamheten SITE flyttat in i det så kallade Konstverket i Mårbacka. Det är positivt att förslaget till detaljplan möjliggör kulturverksamheterna genom användningsbestämmelser och planstöd. Det är positivt att planen tillgodoser dessa prioriterade verksamheters behov av transporter till fastigheten samt in-och utlastning av konst och utrusning som behövs till produktionen av konst inom såväl bild, form och scenisk verksamhet.

Samlad bedömning

Kulturförvaltningens övergripande bedömning är att anläggningen i Mårbacka har respekterats i större utsträckning än anläggningen i Vitsand. Kulturförvaltningen ser positivt på att delområdets blåklassade byggnader i Mårbacka bevaras och förses med skydd i detaljplanen liksom att huvuddragen i befintligt planmönster i Mårbacka bevaras. Men kulturförvaltningen anser att planförslaget i Vitsand bör omarbetas i delar. Tillkommande bebyggelse på skivhusen. Mot parksidan i Vitsand bör avstyrkas, tillbyggnaderna mot Nynäsvägen bör sänkas och föreslagna balkonger bör utgå. Skyddet för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bör stärkas upp i vissa avseenden i båda områdena. Telestaden erbjuder goda möjligheter att tillskapa publika platser för konst och kultur. Det är positivt att detaljplanen ger möjlighet för många verksamheter med användningsbestämmelsen centrumändamål men planbeskrivningen kunde ta tydligare fasta på dessa verksamheter så att detaljplanen kan fylla syftet med att utvecklas till en levande och funktionsblandad stadsdel.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande form.

Ärendet

Det aktuella planområdet består av Televerkets tidigare laboratorier och huvudkontor. Laboratorierna (i planförslaget kallade Vitsand) färdigställdes 1966 och huvudkontoret (i förslaget kallat Mårbacka) 1969. Utflyttningen av Televerkets verksamheter till Farsta var en del i skapandet av arbetsplatser i ABC-staden Farsta samtidigt som de tidigare lokalerna i City behövde rivas för byggandet av Riksbanken. De båda anläggningarna ritades av arkitekt Bengt Hidemark, i det första fallet tillsammans med landskapsarkitekt Walter Bauer och i det andra med arkitekt Gösta Danielsson. Televerksområdet har som helhet mycket stora kulturmiljövärden. I förslaget behålls konstorsändamål inom Mårbacka medan resten av området utvecklas med framförallt bostäder genom både ombyggnad, tillbyggnad och nybyggnad. Ett delvis befintligt stråk genom de båda områden kommer att utgöra den offentliga miljöns ryggrad tillsammans med gatan Ågesta Broväg som byggs om till en gata med trottoarer och publika funktioner. Skönhetsrådet välkomnar att ett större grepp tagits för hela området, inklusive Karlsviks strand på andra sidan Nynäsvägen. Rådet anser att utvecklingen mot fler bostäder i området är möjlig men har allvarliga invändningar när det gäller föreslagna höjder, tätheten i vissa kvarter samt hanteringen av natur- och kulturmiljö. Rådet vill också inskräpa att förslaget inte möter översiktsplanens utpekande av Nynäsvägen som ett urbant stråk, utan snarare stärker dess motorvägsutformning med storskalig arkitektur att se i höga hastigheter. Nedan kommenteras förslagets delar utifrån de rubriker områdena fått i planförslaget.

Vitsand, om- och tillbyggnadskvarter

Skönhetsrådet anser att den nya skolan får en fin placering och gläder sig över att den eleganta matsalsbyggnaden återbrukas. Rådet anser att den föreslagna skärmbebyggelsen mellan laboratoriebyggnaderna inte bör uppföras eftersom de då helt förlorar den öppenhet som arkitekturen bygger på. Under mötet diskuterade rådet framkomliga vägar för byggnaderna och ansåg att fortsatt kontorsanvändning vore bäst, alternativt att andra alternativ utreds där t.om. en rivning inte helt utesluts. Byggnaderna får inte tillföras nya förvanskande element som t.ex. runda fönsteröppningar. Rådet anser vidare att teletornet ska bevaras som identitetsmarkör för området och att det ska förses med varsamhetsbestämmelser i detaljplanen.

Vitsand närmast punkthusen, Vitsand Ågesta Broväg,

Skönhetsrådet anser att landskapsplaneringen bör respekteras tydligare och att gångstråkets kurvatur inte bör rätas ut. Skönhetsrådet uppskattar det nya torget.

Mårbacka Ågesta Broväg

Skönhetsrådet anser att skolan placeras på ett sådant sätt att skolgården blir för liten och önskar att den istället flyttas till platsen för de planerade punkthusen. Större hänsyn behöver tas för att bevara den utpekade värdefulla naturen i delområdet.

Mårbackaanläggningen

Skönhetsrådet anser att förslaget i huvudsak är positivt för utvecklingen av den gamla huvudkontorsanläggningen. Rådet understryker dock att ett av de till synes sex hus som bildar byggnaderna Ivar och Ludvig bör behållas i ursprungligt skick med orörd fasad och fönsterindelning.

Mårbacka ny bebyggelse närmast anläggningen, Mårbacka ny bebyggelse

Skönhetsrådet anser att de föreslagna kvarteren behöver renodlas. I föreliggande förslag har kvartersformen pressats över vad den tål med för höga såväl lameller som punkthus. Här finns ett vägval att göra – antingen en något lägre jämn kvartersbebyggelse – eller en låg kvartersstruktur kompletterad med högdelar.

Punkthusen

Skönhetsrådet anser att de föreslagna punkthusen är aparta och att de inte är placerade som i Farsta i övrigt. Med höjder uppemot 12 våningar bryter de skalan på ett olyckligt sätt och de är dessutom placerade i mycket fin naturmark. Skönhetsrådet anser att skolan i Mårbacka bör placeras i detta område och att bostäderna istället läggs vid Ågesta Broväg. Sammantaget anser Skönhetsrådet att ovanstående invändningar är så allvarliga att rådet inte kan tillstyrka detaljplaneförslaget i föreliggande form.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor

Rådet anser att det allmänna rådet i boverkets byggregler om maximalt 50 meter från byggnaders entréer till avfallsutrymmen är en för låg ambitionsnivå och rekommenderar att man tittar på lösningar som kan förbättra tillgängligheten till avfallshantering. Rådet påpekar att kontoret behöver säkerställa en tillgänglig och framkomlig väg att korsa Mårbackastråket.

Stockholm Vatten och Avfall AB (avfall)

Stockholm Vatten och Avfall ser positivt på att maskinell insamling av restavfall och matavfall via mobil sopsug planeras för bostäderna då detta går i linje med stadens princip om maskinell hantering. Planeringen av den mobila sopsugen ska ske i enlighet med stadens riktlinjer (se Projektera och bygg för god avfallshantering).

Stockholm Vatten och Avfall förordar fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar för bostäderna i området, förslagsvis genom miljörum. Vid nybyggnationer ska system för insamling av grovavfall planeras in, exempelvis genom att reglera plats i miljörum eller utforma en uppställningsyta för en container på kvartersmark. Som fastighetsägare till flerbostadsfastigheter är det inte tillåtet att hänvisa boende till kommunens återvinningscentraler för att kunna lämna sitt grovavfall. Hämtning från fastigheten ska enligt renhållningsordningens föreskrifter ske minst två gånger per år. Stockholm Vatten och Avfall är positiva till att insamling av både rest-och matavfall samt återvinningsfraktioner för skolor och förskolor planeras. Utrymme i form av miljörum eller miljöhus rekommenderas. Stockholm Vatten och Avfall ser även positivt på att angöring säkerställs genom angöringsfickor. För god tillgänglighet rekommenderas en radie för vändplaner på > 9 m.

Stockholm Vatten AB och Avfall AB (vatten)

Befintliga VA-ledningar och VA-anläggningar

Inom planområdet har Stockholm Vatten och Avfall flertalet stora ledningar som korsar igenom området. Genomförande av föreslagen detaljplan innebär utbyggnad av allmänna VA-ledningsnätet och flytt av befintliga allmänna VA-ledningar. Inom DP finns ett befintligt privatägt VA-ledningsnät som SVOA i dagsläget inte har någon information om. SVOA har gjort antagandet att ersätta befintliga ledningar med nya ledningar.

VA-försörjning

SVOA förutsätter att utformning av VA-ledningsnätet tas fram i samband med att Exploateringskontoret tar fram en systemhandling före det att detaljplanen går ut på granskning. Förslagsvis kan anslutningar till respektive kvarter beredas med nya ledningar som läggs i gatorna redovisade i tabell 1 nedan. Benämningar är hämtade från Illustrationsplanen i Gestaltningsprogrammet.

Kvarter	Vattenanslutning	Dagvattenanslutning	Spillanslutning
V1	Östmarksgatan	Östmarksgatan	Östmarksgatan
V2	Vitsandsgatan	Vitsandsgatan	Väg väster om kvarteret
V3	Vitsandsgatan	Vitsandsgatan	Vitsandsgatan
V4	Färnebogatan	Färnebogatan	Färnebogatan
V5	Vitsandsgatan	Vitsandsgatan	Vitsandsgatan
M1	Mårbackastråket	Mårbackastråket	Mårbackastråket
M2	Väg väster om kvarteret	Väg väster om kvarteret	Väg väster om kvarteret
M3	Väg öster om kvarteret	Väg öster om kvarteret	Väg öster om kvarteret
M4	Mårbackagatan	Mårbackagatan	Mårbackastråket
M5	Mårbackagatan	Mårbackagatan	Mårbackastråket
M6	Ågesta Broväg	Ågesta Broväg	Mårbackastråket
M7	Angöringsgatan	Angöringsgatan	Angöringsgatan
M8	Angöringsgatan	Angöringsgatan	Angöringsgatan
M9	Angöringsgatan	Angöringsgatan	Angöringsgatan
M10	Angöringsgatan	Angöringsgatan	Angöringsgatan
M11	Angöringsgatan	Angöringsgatan	Angöringsgatan
M12	Angöringsgatan	Angöringsgatan	Angöringsgatan

Tabell 1. Visar per kvarter i vilken gata som anslutningspunkterna för respektive ledningsslag bedöms kunna beredas till.

Spillvattenanslutning

Spillanslutning för kvarter VS behöver utredas mer

Vattenförsörjning

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkterna motsvarar nivån +105 m vilket vid normalt anordnande av installation kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +90 m Sådan tryckstegring bekostas inte av SVOA.

Kapacitet i dagvattennätet

Den dagvattenledning som korsar Vitsandsområdet och Nynäsvägen för att därefter mynna i Drevviken har sannolikt inte tillräcklig kapacitet för att ta emot det sammanlagda tillkommande flödet från exploateringarna Telestaden, Karlsvik strand och Perstorp. För att undvika översvämning inom Telestaden krävs fördröjning inom planområdet, exempelvis dammar eller magasin Det bör också utredas om alternativ till avledning via befintlig dagvattenledning finns. Om tillräcklig fördröjning inom området alternativt annan avledning än till befintlig dagvattenledning inte går att ordna kan det bli aktuellt med uppdimensionering av befintlig dagvattenledning under och norr om Nynäsvägen, något som får antas bli mycket dyrt.

Skärmbassäng i Drevviken

Den dagvattenledning som korsar Vitsandsområdet och Nynäsvägen ansluter till en skärmbassäng i Drevviken Skärmbassängen är redan idag hårt belastad och det behöver utredas om den behöver byggas om eller restaureras för att klara det ökade flöde som exploateringen kan generera.

Dagvattenutredning

Dagvattenfrågan har för området utretts och beskrivs i *Dagvattenutredning* samt i *Bilaga 1, Dagvattenutredning Angöringsgatan i Farsta och Larsboda* SVOAs gransknings kommentarer till dessa dokument presenteras nedan.

Allmänna synpunkter

Dagvattenutredningen redovisar volymer och flöden enligt stadens checklista för dagvattenutredningar för den tillkommande bebyggelsen. Det är dock svårt att se om den föreslagna dagvattenhanteringen uppfylls i planen, framförallt om den nya höjdsättningen av mark och gata innebär några risker för översvämningar samt om det finns tillräckliga ytor för dagvattenhantering. Föreslagen dagvattenhantering bör redovisas som en samlad helhetsbild som redovisar vilka ytor som avvattnas till vilken anläggning samt hur systemets olika delar hänger samman hydrauliskt.

Synpunkter gällande hantering enligt Stadens åtgärdsnivå

Modellerad belastning av föroreningar från planområdet bör utgå från den planerade dagvattenhanteringen. För att nå en mer långtgående rening än sedimentation behöver eventuella makadammagasin kompletteras med någon form av renande filtrerande steg (vilket förutsätts om man avser uppfylla stadens åtgärdsnivå). Föreslagen dagvattenhantering i form av växtbäddar och trädrader gör det möjligt att både rena och fördröja dagvatten innan det släpps vidare till ledningsnät och recipient.

Synpunkter gällande översvämningsrisker (skyfall och höga nivåer i recipienten)

Det är positivt att man i planbeskrivningen avser att höjdsätta marken för att så långt som möjligt undvika instängda områden. Det finns flera kända instängda områden som riskerar att få upp till en meters vattendjup vid skyfall. Ett större område ligger intill Nynäsvägen vid avfarten mot Ågesta Broväg, ett annat är längs med Nynäsvägen vid nya Angöringsgatan samt ytterligare ett stort instängt område finns vid den planerade skolan i korsningen Mårbackagatan/Ågesta Broväg. Se vidare på den webbaserade "Guide till Stockholms skyfallsmodell" för en nyare modellering som visar instängda områden och flödesvägar. SVOA rekommenderar att uppdatera Figur 6 med information från denna modellering. Tillkommande bebyggelse kommer att bidra med en större och snabbare avrinning till dessa lågpunkter om inte åtgärder vidtas för att motverka skadliga översvämningar. I egenskap av VA-huvudman är SVOA inte ansvarig för flöden överstigande dimensionerande regn. Skyfall bör hanteras ytligt och höjdsättningen

utformas så att vatten vid extrem nederbörd kan avrinna på ytan utan att riskera skador på byggnader och viktig infrastruktur som följd. Avvattnings av volymer som uppstår vid skyfall i instängda områden ska utformas med strypt utlopp till dagvattennätet. I kommande arbete med planen är det lämpligt att göra en skyfallsmodell som visar hur lågpunkter och instängda områden uppstår samt hur dessa påverkar den planerade exploateringen med omgivning Befintliga byggnader kommer även fortsättningsvis att bidra med avrinning till ledningsnät och låg punkter, vilket kommer att ha betydelse för hur stora volymer som totalt sett behöver hanteras samt om den planerade ombyggnationen kan påverka ledningsnät och bebyggda ytor utanför planområdet.

Förslag på dagvattenhantering

Benämningar på gator och figurer nedan refererar till
Dagvattenutredning Telestaden, 2019-08-12 samt tillhörande Bilaga 1.

Mårbacka, lokalgata 3, 4, 5: Om möjligt bör körbanan enkelskevas mot trädrad, så att allt dagvatten kan omhändertas enligt dagvattenutredningens förslag. I gatusektion för lokalgata 5 bör möjlighet till ommöblering utredas så att avrinnande dagvatten från körbanan kan hanteras i föreslagna trädnader Höjdsätt gatan så att delen som saknar trädnader kan hanteras i föreslagna anläggningar längre ner på gatan, om möjligt.

Angöringsgatan: gatans höjdsättning och placering av trädnader bör anpassas så att allt dagvatten kan omhändertas i dagvattenanläggningar för rening och fördröjning

Vitsand, lokalgata 1: Saknar planerade ytor för dagvattenhantering. Ligger i område som riskerar att översvämmas vid skyfall

Vitsand, lokalgata 2, 3: Om möjligt bör körbanan enkelskevas mot trädrad, så att allt dagvatten kan omhändertas enligt dagvattenutredningens förslag.

Vitsandstråket: Föreslår att avvattnas mot intilliggande grönyta, alternativt avledas till dagvattenledning via brunn i gatan Det första alternativet bör eftersträvas, direkt avledning till brunn utan föregående fördröjning och rening är inte förenligt med stadens dagvattenstrategi.

Ågesta Broväg: Möjligheten att flytta gatans låglinje till föreslagna trädnader bör utredas, så att dagvatten från både körbana och angöringsyta kan omhändertas.

Granskningssynpunkter till Bilaga 1

I Bilaga 1 beskrivs en dagvattendamm som ligger med i förslag i åtgärdsprogram för Magelungen och Forsån. Denna damm är inte dimensionerad för att omhänderta tillkommande dagvatten från Telestaden. Ytterligare en damm nämns inom Klockelundsprojektet. Enligt information som SVOA har tagit del av kommer denna damm inte att byggas.

Ledningsomläggningar till följd av exploateringen Telestaden

Planerad bebyggelse inom Telestaden innebär att tre kvarter kommer behöva anläggas över dagvatten- och vattenledningar. Vid byggnation av kvarter M6 kommer cirka 210 meter av befintlig dagvattenledning (D500) och vattenledning (V300N400) behöva läggas om. Förslagsvis läggs ledningarna om till Mårbackagatan söder om kvarter MS och kvarter M6. För att kunna bygga kvarter M6 behövs även cirka 30 meter av befintlig dagvattenledning (D400) läggas om samt befintlig vattenledning (V200) slopas. Dagvattenledningarna som behöver flyttas ligger på stora djup vilket medför väldigt stora kostnader. För att kunna bygga kvarter V1 och kvarter V2 behövs cirka 240 meter av befintlig dagvattenledning (D1000) och vattenledning (V200) läggas om. Bolaget avråder byggnation ovanpå dagvattenledning (D 1000) då denna bedöms bli mycket kostsam och komplex att flytta. Befintlig ledningen ligger på 6 meters djup i en dalgång. Ytterligare utredningar behöver göras för att undersöka genomförbarhet. U-område för ledningen ska till, i fall området blir kvartersmark, se Bilaga 1. För att kunna bygga kvarter V1 behövs cirka 50 meter av befintlig dagvattenledning (D600) och vattenledning (V400) läggas om. Kvarter V2 medför även att befintligt spillvatten (S400) slopas. Under den östligaste delen av Angöringsgatan finns en dagvattenledning (D800) och en spillvattenledning (S300) förlagda i en bergtunnel. Bergtunneln med dess ledningar får ej påverkas under eller efter byggnationen av Angöringsgatan i östra delen av detaljplanen. SVOA kan ej bedöma om byggnationen av Angöringsgatan är genomförbar utan påverkan på tunneln då framtida höjdsättning är okänd. Kostnaderna för omläggningar av VA-ledningar ska fördelas mellan SVOA och Stockholms Stad utifrån huvudavtal mellan parterna. Det innebär att den faktiska kostnaden för arbetet ska fördelas med 25% på SVOA och 75% på Stockholms Stad. Nyläggning av VA-ledningar bekostas till 100% av SVOA.

U-områden

I första hand ska allmänna VA-ledningar förläggas på allmän platsmark. På de platser där befintliga eller nya ledningar behöver placeras på fastighetsmark ska U-områden avsättas i detaljplanen U-områdets bredd anpassas efter antal ledningar, ledningstyp och dimension på ledningarna. I Bilaga 1 redovisas erforderligt u-område för befintlig D1000-ledning, se ovan.

Övriga remissinstanser

Stockholm Exergi (tidigare AB Fortum Värme)

Stockholm Exergi meddelar att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och/eller fjärrkylaledningar. De framhåller vikten av tidig information och samrådsmöten för planering av eventuella ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran. Befintlig undermarksanläggning finns i området och kan påverkas.

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. Postnord framför att post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan. Postnord informerar om att kontakta dem i god tid gällande godkännande av postmontering i samband med nybyggnation.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen förutsätter att tornet bevaras. Det har ett kulturhistoriskt värde. Planförslaget innebär befolkningsökning med cirka 6000 - 8000 personer + ~ 1000 P/arbetsplatser. Det betyder stort barntillskott och äldre/vårdboende. Hyresgästföreningen föreslår möjligheten att få in dessa sociala inrättningar i planområdet. På sidan 53 i planbeskrivningens samrådshandling anges gemensamhetslokal om minst 50 m². Detta är bra, men inom planområdet bör en lokal ha större yta för att klara kapacitet upp till 100-150 personer. Hyresgästföreningen förutsätter att fördelningen mellan hyresrätter och bostadsrätter blir jämlik.

Hyresgästföreningen saknar en rubrik "Ventilation" (inomhusklimat) för att klargöra vilka ventilationssystem/luftväxling/v.-återvinning/kyla/etc. som ingår i nybyggnationer m.m. Hyresgästföreningen förutsätter att detta ingår i nästa skede granskningshandling. Hyresgästföreningen förutsätter att el-ladduttag/bilar kommer att installeras. Slutligen anser Hyresgästföreningen att planförslaget med beskrivning är väl genomarbetat.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik anser att Nynäsvägen i sig behöver bli mindre störande och åtskiljande, att föreslagen bebyggelse mellan skivhusen i Vitsandområdet bör utgå, att teletornet ska bevaras och att kompletterande ny bebyggelse intill Nynäsvägen och Ågesta Broväg ska utformas i enlighet med Farstas stadsbyggnadstradition där landskap, vegetation och byggnader samspelar. Samfundet S:t Erik finner det anmärkningsvärt att detaljplaneförslaget inte följer ”Program för Tyngdpunkt Farsta”.

Samfundet S:t Erik saknar en redovisning av den långsiktiga trafikutvecklingen på Nynäsvägen i höjd med Larsboda trafikplats. Samfundet S:t Erik anser att detaljplaneförslaget innebär att barriärverkan och buller från Nynäsvägen kommer att förstärkas. Samfundet S:t Erik framför att planförslaget inkluderar följdriktigt förslag om höga bullerskärmande nybyggnader. I Program för Tyngdpunkt Farsta anges att möjligheten att skapa breda övergångar, landskapsbroar, över Nynäsvägen skall undersökas i fortsatt planering. Planbeskrivningen nämner inte något om detta. Samfundet S:t Erik framför att de två föreslagna upplyfta nya gång- och cykelpassagerna inte ser ut att bli särskilt inbjudande.

- Samfundet S:t Erik anser att samrådsförslaget inte lever upp till målet att låta ”Farsta nå stränderna” Istället permanentas och förstärks Nynäsvägens barriär, vilket ur social hållbarhetssynpunkt är en mycket negativ stadsutveckling.
- Samfundet S:t Erik efterlyser en seriös analys av alternativa lösningar av området vid Nynäsvägen, inklusive nedsänkning och bullerdämpning av Nynäsvägen, möjligheter att införa snabb busstrafik med hållplats vid Farsta, mer kraftfulla och inbjudande gång- och cykelvägar som binder samman områdena på vägens båda sidor och betydligt minskade bullerstörningar i omgivningen. Stockholm stad, Trafikverket och Trafikförvaltningen uppmanas samverka om detta.

Traditionen att bygga hus i landskap som har funnits i Farsta sedan stadsdelen växte fram åren kring 1960 är slående. Landskapet och principen om ”hus i park” i en stor skala är ett viktigt och imponerande karaktärsdrag för hela Farsta. Det är ett tydligt arv att förhålla sig till när stadsdelen växer och bebyggelsen kompletteras. Denna princip följs dock inte i det aktuella planförslaget med dess höga bebyggelseskärmar som sluter gårdarna mellan skivhusen i kvarteret Vitsand och de många slutna kvarteren i områdets östra del. De föreslagna sammanhängande bullerskärmande byggnadsvolymer kommer att bilda en hög och tät mur som

tydligt skiljer Farstasidan från Drevvikensidan. Trots att målet är att vända Farsta mot sjöarna så verkar den överdrivna skalan längs Nynäsvägen i motsatt riktning. Även de slutna fasaderna in mot huvudangöringen vid Ågesta Broväg står i alltför stor kontrast till Farstas tydliga grundkaraktär med storskalig bebyggelse som tydligt relaterar till topografi och vegetation. Samfundet S:t Erik finner däremot att de övriga föreslagna bebyggelseområdena i den östra delen ligger väl placerade i landskapet mellan de omgivande höga landformerna. Även utvecklingen av områdets inre stråk, som tar sin utgångspunkt i den kraftfulla och enkla landskapsgestaltningen i Mårbackaområdet, och som avses fortsätta vidare via Teletorget och i Vitsandsstråket, har goda förutsättningar att bli en attraktiv och viktig del av den nya stadsmiljön. För Samfundet S:t Erik framstår det som naturligt att knyta Vitsandsstråket till Farstaängen, och det parkstråk som fortsätter i dalgången in mot Farsta centrum, på ett mycket tydligare sätt än som redovisas i detaljplaneförslaget. Det nya området behöver få en tydlig entré i nordväst för gående och cyklister. I planområdets östra del föreslås en grupp nya punkthus som ser ut att kunna utvecklas i enlighet med Farstas park- och bebyggelsetradition.

- Samfundet S:t Erik ifrågasätter de föreslagna höga och sammanhängande byggnadsvolymer som är avsedda att bygga bort trafikbullret vid Nynäsvägen. De förstärker och cementerar barriäreffekten och skapar ett ogästvänligt vägrum. Förslaget till detaljplan bör omarbetas med ambitionen att dämpa bullret vid källan och i stället låta stadsfronten mot Nynäsvägen underordna sig landskapet i en fallande form ner mot sjön.
- De föreslagna slutna kvartersformerna i Mårbackaområdet och intill Ågesta Broväg bör omarbetas för att bättre ansluta sig till det karaktäristiska samspel mellan topografi, vegetation och byggnader som i övrigt kännetecknar Farsta.

Med sina fyra stora skivhus längs Nynäsvägen, och med det 86 meter höga telekommunikationstornet, utgör Televerkets före detta anläggning ett landmärke i trakten och ett utmärkt exempel på en storarbetsplats i en ABC-stad. Det är också ett industrihistoriskt minnesmärke av mycket stor betydelse. Telekomindustrin är en av Sveriges viktigaste. Det här är ett väl sammanhållet komplex som är väl synligt från långt håll, inte minst från motorvägen. Det är av största vikt att områdets industrihistoriska värde ska kunna avläsas även i en framtid. Teletornet skall därför bevaras och skivhusen får inte förvanskas. I den gedigna kulturhistoriska utredningen som utgör underlag till detaljplaneförslaget analyseras hur känsliga de olika delarna är för förändringar. Såväl de höga lamellhusen som

teletornet har hög känslighet för förändringar. Det är också klart uttalat att en rivning av tornet skulle minska det kulturhistoriska värdet. Samfundet S:t Erik finner det anmärkningsvärt att uppgifterna om teletornets kulturhistoriska kvalitéer och känslighet för förändringar enligt den kulturhistoriska analysen inte återges i planbeskrivningen. Tornet är inte heller markerat på kartan.

- Samfundet S:t Erik anser att det aktuella planförslaget är förödande för den emblematiske bebyggelsen med skivhusen och teletornet i Visandsområdet. Hela karaktären förvanskas om skivhusen byggs samman på föreslaget sätt och om teletornet rivs. Teletornet är en oerhört viktig del av anläggningen och nödvändig för att förstå dess historia.
- Rivningsförbud för Teletornet bör införas i planen.

Samfundet S:t Erik anser att Stadens ambitioner att utveckla Farsta till en lika stor stad som Eskilstuna, och att vända stadsdelen mot Drevviken och Magelungen, ställer krav på kraftfulla insatser för att vid källan komma till rätta med miljöstörningarna från Nynäsvägen. Förslaget att bygga höga och slutna bebyggelsekvarter intill vägen för att skydda mot buller är oacceptabelt. Det strider mot Farstas värdefulla stadsbyggnadstradition, förstör kulturhistoriska värden och försvagar kontakten mellan Farsta/Larsboda och Drevviken. Samfundet S:t Erik anser att det redovisade planförslaget inte heller motsvarar de övergripande målen i Programmet för Tyngdpunkt Farsta. Planförslagets förstärkta barriär längs Nynäsvägen, tillsammans med karaktären på den föreslagna nybebyggelsen där, riskerar att skapa socioekonomisk segregation inom Farsta.

- Nynäsvägen är det stora problemet. Staden uppmanas att samarbeta med Trafikverket och Regionens trafikförvaltning för att finna lösningar som minskar miljöstörningar och barriär-effekter från Nynäsvägen och som förbättrar kollektivtrafikförsörjningen.
- Bebyggelse, utemiljö och lokalt vägnät i området intill Nynäsvägen bör utformas så att sambanden mellan områdena på Farstasidan och Drevvikensidan förstärks.
- Kraftfullare lösningar än de gång- och cykelbroar som föreslagits måste utvecklas för att länka ihop bebyggelsen i Farsta och Larsboda med områdena längs Drevvikens stränder.
- Förslagen till nya höga byggnader mellan skivhusen intill Nynäsvägen i Vitsand måste utgå.
- Teletornet får inte rivas. Rivningsförbud skall införas i planen.

- Förslagen till ny bebyggelse i slutna kvartersformer vid Ågesta Broväg och öster om Televerkets tidigare lokaler i Mårbackaområdet bör omarbetas i enlighet med de principer om hus i park som karaktäriserar övriga Farsta.
- Vitsandsstråket ska knytas ihop med gång- och cykelstråken vid Farstaängen och mot Farsta Centrum.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

CCAP – verksamhet Burmanstorp 1

CCAP avstyrker den föreslagna detaljplanen med hänvisning till rivningen av Hus O samt att planen inte innefattar en enda publik lokal för konst och kultur.

CCAP framför att det är allmänt vedertaget, och i flera rapporter påvisat, att konst och kultur bidrar till en värdeökning av ett område. Publik konst och kultur skapar liv och rörelse och kan attrahera även annan näringsverksamhet, t ex restauranger som har öppet på kvällen. CCAP menar att Telestaden kan höja sin image som förknippas med kulturintensiva aktiviteter som festivaler, föreställningar, konserter och utställningar med mera vilket också skulle bidra till en attraktiv och positiv identitet för området. En levande stad behöver publika och gemensamma lokaler för konst och kultur som ska vara tillgängliga på såväl dagtid som kvällstid. Nämda mötesplatser skapar möjlighet att bryta ensamhet och ger även människor möjligheter att mötas på oväntade sätt. Dessutom skapas även trygga bostadsområden genom att människor i alla åldrar rör sig i stadsdelen under hela dygnet.

CCAP framför att de har med lokala och internationella samarbeten påbörjat en etablering av publik verksamhet i hus O, Telestaden. Exempel på lokala samarbeten är Tuben ungdomens hus, Tubens seniorverksamhet och SITE. Tillsammans med Farsta stadsdelsnämnd spelades dansföreställningen/installationen TRÄD för Farstas samtliga 4-5 åringar, 1100 st.

Lokalen (Hallen) är i kraft av sin storlek, dess takhöjd och utan bärande pelare helt unik och ovärderlig för koreografi och angränsande konstarter. Lokalen är för övrigt helt unik för konstnärlig verksamhet i Stockholm och har även visat sig utmärkt för musikevenemang. Under perioden Mars-November 2019 har 211 publika konst- och kulturevenemang ägt rum och ca 4500 personer i alla åldrar och med varierande funktioner och bakgrund har besökt Hallen i Hus O. Därutöver har Hallen bistått ett antal organisationer och institutioner i form av residens och uthyrning.

CCAP motsätter oss en rivning av Hus O och föreslår istället att flytta det planerade bostadshuset på den platsen till en annan del av området, tex till parkområdet eller liknande.

CCAPs publika verksamhet i Hus O har möjliggjorts genom angöring och transporter både från Mårbackastråket och från ett lastfar på norra sidan. Att båda dessa entrésidor fortsättningsvis är

tillgängliga för större transporter är en avgörande förutsättning för publik konst- och kulturverksamhet inom området.

CCAP framför att de är en oberoende organisation under ledning av Cristina Caprioli. Verksamhetens mål är att skapa koreografi som samhällsrelevant företeelse samt skapa sociala mötesplatser. CCAP värnar om att genom hög konstnärlig kvalitet vara tillgänglig för alla människor oavsett ålder, kön, förmåga och bakgrund. Verksamheten kännetecknas av fri entré. CCAPs uppfattning är att Telestaden, Stockholms stad, SITE som produktionshus för scenkonst och CCAP har gemensamma intressen och värderingar, samt överlappande målsättningar.

Konstverket AB – verksamhet Burmanstorp 1

Konstverket AB framför att de är ett av nordens större konstproduktionshus på 3700 kvadratmeter. Bakom verksamheten står KKV (Konstnärernas Kollektivverkstad) och SITE. KKV består av ett större antal specialutformade ateljéer och verkstäder och i dagsläget är ca 600 bild- och formkonstnärer anslutna till verksamheten. SITE är ett produktionshus och resurscenter för professionell scen- och danskonst och deras lokaler består av fullt utrustad blackbox (teater) och två studios för repetitionsarbete och publika föreställningar samt residens, handledning och kontorsplatser för professionella konstnärer.

Konstverket AB anser att planbeskrivningen är knapphändig i sin beskrivning av nuläge och förslag när det gäller kulturverksamheterna som finns i M8 och M9. Konstverket AB anser också att de är oklart säkrade i förslaget till detaljplan. Konstverket AB anser att i det fortsatta arbetet behöver kulturverksamheterna få en tydligare roll och planstöd. Konstverket AB ifrågasätter om de föreslagna användningsbeteckningarna KCD1P1 ger det avsedda planstödet för deras verksamheter. Konstverket AB anser att planbeskrivningen framhåller kontorsverksamhet samt vård- och omsorgsboende och att kultur verkar ha tappats bort. Konstverket AB föreslår att användningsbeteckningen och planbeskrivningen förtydligas så att befintliga kulturverksamheter i M8 och M9 bekräftas genom ett hållbart planstöd.

Konstverket AB framför att KKV:s verksamhet samt SITE har behov av stora utrymmen för sin verksamhet. Konstverket AB framför att verksamheterna är beroende av befintliga entréer för angöring och transporter, från både Mårbackastråket och ett lastfar på norra sidan, för större transporter. Konstverket AB framför att skulpturhallen i M9 även i fortsättningen måste kunna nå genom

den stora industriporten på byggnadens västra sida med tillfart från Mårbackastråket. Transporter enbart genom hiss från lastfaret utgör en alltför stor begränsning för verksamheten. Stora scenbyggen för föreställningar hos SITE i M8 måste kunna transporteras genom entrén från Mårbackastråket rakt in i teaterlokalen.

Konstverket AB menar att Angöringsgatan är en bra grund för att främja ett inre gång- och cykelstråk inom Mårbacka men framhåller att den inte enbart kan ersätta angöring till deras verksamheter. Konstverket AB framhåller även att det framtida Mårbackastråket måste medge de transporter som kulturverksamheterna kräver för att lokalerna ska kunna tjäna sina syften. Konstverket ABs verksamheter är beroende av parkering, både i direkt anslutning till lokalerna samt i området i stort. När dagens markparkering bebyggs enligt detaljplanen behöver behovet av lämplig parkering studeras och ges goda lösningar.

Farsta Sillö 5 AB – fastighetsägare Sillö 5

Farsta Sillö 5 AB ser i huvudsak positivt på planförslaget och den struktur som föreslås för omvandlingen av Telestaden från ett arbetsplatsområde till en levande och blandad stadsdel med närmare 2000 nya bostäder.

Farsta Sillö 5 AB anser att sammantaget utvecklingen i området är det centralt att mötet med det nuvarande arbetsplatsområdet ger en god möjlighet till ett sammanhållet gaturum och en hög grad av stadsmässighet. Inte minst gäller det i korsningen Mårbackagatan/Edsvallsbacken. Farsta Sillö 5 AB ställer sig därför lite frågande till den lösning som föreslås i samrådsmaterialet, med höga skivhus som vänder gavlarna mot gatan. Farsta Sillö 5 ABs önskan är att platserna på ömse sidor om Edsvallsbacken så småningom istället skall bidra till att vara en tydlig port in i den nya stadsdelen. De ser inte höjden i sig som ett problem, utan mer hur husen möter gatan. Där tror de att det går att finna en bättre, mer stadsmässig lösning. Farsta Sillö 5 AB skulle därför gärna se att man i det fortsatta arbetet ändrar inriktning på den del av planen som ligger utmed Mårbackagatan mot Edsvallsbacken. Planeringen bör utgå från att den i denna punkt möter ett område av ungefär samma slag som den nya Telestaden. Dvs en levande stadsdel med stor andel bostäder. Bara i kvarteret Sillö 5 är ett större antal bostäder möjliga.

Farsta Sillö 5 AB noterar därtill att den föreslagna planen utöver bostäder också innehåller bl a två skolor och fem förskolor, vilket de ser som positivt. Farsta Sillö 5 AB vill påpeka att det kan finnas skäl att tillskapa en viss överkapacitet på skol- och förskoleplatser inom planen för Telestaden, då denna har goda möjligheter och är

mer flexibel i detta hänseende än kringliggande fastigheter, möjligen undantaget deras fastighet, Sillö 5, där det kan finnas möjligheter att lösa behov av förskoleplatser eller äldreomsorg. Erfarenheter från exempelvis Mariehäll visar att dessa typer av verksamheter är svåra att få in när förhållandevis småskaliga arbetsplatsområden med mycket hårdgjorda ytor och en diversifierad ägandestruktur omvandlas till blandstad och bostadsområde. Det kan sålunda redan i detta läge vara klokt att ta höjd för den kommande utvecklingen i Larsboda.

Sammanfattningsvis vill vi till samrådet påpeka följande:

- Formen för mötet med det nuvarande arbetsplatsområdet bör omarbetas så att det ger ett bättre gaturum och möjliggör en större stadsmässighet
- Antalet skol- och förskoleplatser inom planområdet bör så långt det är möjligt ta hänsyn till den kommande utvecklingen i Larsbodaområdet.

GM, MP – boende Arvikagatan 14

GM och MP bor mitt emot den planerade skolan vid Mårbackagatan. De anser att fasaden kommer allt för nära vägen. Det blir ett stort intrång i deras utsikt och de är rädda att denna fasad kommer att öka bullret. De ser hellre att byggnaden är längre bort från vägen och skymms av träd eller liknande grönska.

MA genom ML – boende Östmarksgatan 52

MA tycker att det är utmärkt att man avser att bevara den stenlagda Televerket-logotypen och placera den på Telestadens centrala torg Teletorget. MA anser det mycket viktigt att logotypen verkligen flyttas, alltså att samma gatstenar används för att bygga logotypen på nytt! Jämför med och tänk på hur det gick med beläggningen på Hötorget när man byggde nya Hötorgshallen och Filmstaden. Gatsten med usel kvalité och finish importerades från Kina. Resultatet blev fruktansvärt, stenarna är så ojämna och knöliga att det fortfarande är besvärligt att gå på torgytan.

I södra delen av planområdet mellan Östmarksgatan och Ågesta Broväg finns ett mindre område som fått planbeteckningen TORG. Idag består dess västra del av en "sandupplagsplats", medan den östra halvan är trädbevuxen. Ett av träden är en stor ek med horisontellt utbredda lägre grenar och som vad stamdiametern anbelangar (> 1 meter) torde uppfylla Länsstyrelsens definition av ett "jätteträd". MA fick förklaringen att skyddsbestämmelsen "n1" inte åsätts träd på allmän platsmark, men vill ändå betona vikten av att detta bevarandevärde träd skyddas.

Teletornet hade tidigare texten "Televerket", sedermera "Telia", runtom på frisen högst upp. Sedan några år är det tomt högst upp på Teletornet och det ser väldigt trist ut kilometervis bort. Sätt upp texten "Telestaden", eller fyll åtminstone bandet med några grafiska element som pryder.

Övriga, ej sakägare

MP

MP anser det önskvärt med en vårdcentral i området. Skolan på M6 borde vara lägre så att det harmoniserar med radhusen mitt emot.

SB

SB menar att i ett tidigare utkast av planerna för telestaden samt i tidningen ingick en konstgräsplan. Vi som bor i området (Östmarksgatan) har sedan länge önskat en gräsplan. Bollplanen vid hästhagen (grusplan) har talats om att rusta upp då den knappt används men inget har hänt. Farsta IP som har konstgräs är däremot ofta fullbokad och stundvis dubbelbokad då Foc Farsta har många lag som ska turas om där samt Farsta grundskola som använder denna vid diverse idrottssammanhang. Vi hoppas att konstgräsplanen är med i ritningarna och att SB bara missat detta.

BUMS (Barns utemiljö i staden)

BUMS är bekymrade över den hårda exploatering av marken som gäller i *Stockholm Växer-planeringen*. När det gäller Telestaden är det uppenbart att naturen nu får vika för den mycket höga exploateringen. De kulturskyddade Teliabyggnadernas tidigare skickliga underordning och eleganta inplacering i landskapet är, i och med Nynäsvägens förvandling till trafikled mellan stadsbygdsmur, ett minne blott. Att placera bostadshus så tätt intill en motorled är ett sk stadsmässigt grepp som redan med nuvarande trafiktäthet måste ifrågasättas.

Under den fortlöpande hanteringen av Telestaden vill BUMS understryka och bevaka det förhållandet att områdets fyra, eventuellt fem, förskolor ligger fritt i respektive naturområde. Teliastadens stadsplanemodell idylliserar verkligheten när det gäller tillgänglighet i den rätt branta och bergiga natur som lämnas obebyggd mellan de nya kvarteren. Men BUMS välkomnar lösningen eftersom den har mycket större potential till kreativt utmanande lekmiljö än vad platt gårdsmark, oftast med garage under markytan som hindrar naturlig vegetation, erbjuder på nybyggda förskolegårdar i Stockholm. Det är viktigt att den förskola som nu är placerad på en av gårdarna i Televerksområdet, Vitsand, mellan de fyra skivhusen som slutits mot Nynäsvägens

buller, flyttas till den angränsande högstadieskolans tomt. Enligt den uppgift BUMS fick på samrådet är det möjligt pga att skolan anses överdimensionerad och förskolan med sitt gårdsbehov därför ryms inom skolområdet. BUMS vill markera att 20 kvm fri gårdsyta per förskolebarn, som är regel för Telestadenplanen, är hälften av de 40 kvm som Boverket rekommenderar.

Anonym synpunktslapp

Dagvattenhantering – hur säkerställer man ”rening” av vatten som leds ut till Dreviken?

Buller från Nynäsvägen – åtgärder?

Idrottshall – planera för föreningslokaler alternativt musikrum. Stor brist i Stockholm stad.

Solpanel för papperskorg eller p-automater.

BA

BA önskar ha kvar Teletornet, ett riktmärke i Farsta.

Man kan ha som Kaknästornet: café och restaurang och se på utsikten, både in mot stan och Farstas omgivning.

CM

CM framför att det är en skymf av folkets intellekt att kalla era möten för samrådsmöten när det i själva verket är informationsmöten det handlar om. CM vill starkt emotsätta sig planerna som innebär en försämring av CMs boendemiljö. CM menar att det är en stor ekologisk katastrof att skövla bort hela vårt ekbestånd. CM anser det meningslöst att bygga fågeltornet, nära Stortorp, för det kommer inte finnas några fåglar (hackspettar, gråsparvar etc.) kvar när ni tar bort alla insekter, som lever i gamla ekar. Valet av att bygga boenden så nära en sådan trafikled som Nynäsvägen är för CM ett mysterium. Ni kommer säkert redan vid färdigställda av hus vid Nynäsvägen ligga på gränsen för vad som är tillåtet. Och det kommer inte bli mindre trafik. CM förstår inte hur vi vanligt dödliga ska få er politiker att förstå – ”vi behöver naturen”. Att skövla varje skogsdunge, kapa varje träd ni kommer åt, våra lungor är för CM obegripligt. Allra helst med tanke på våra klimatproblem. Har ni gjort några konsekvensanalyser av hur mycket Dreviken till. Ska vi få behålla kräftorna, fisken?

I övrigt framför CM synpunkter som berör detaljplanen för Karlsviks strand vilka hanteras i den samrådsredogörelsen.

EH

EH anser att det är bra att det byggs. EH menar att bostäder behövs och plats finns i Farsta och kommunikationerna till andra delar i stan är bra. EH anser planen kan bli mer stadsmässig, slut kvarteren

som är öppna, se till att lokaler finns kring huvudgatorna. Bygg ytterligare ett par högre byggnader i hörnen av kvarteren vilket innebär fler boende och bättre underlag för service, nöje och kultur. EH uppmanar till att vara förutseende gällande bullerskydd etc. mot kultur- och nöjesverksamheter så de får vara kvar trots eventuella klagomål från kräsna grannar.

FC

FC ställer sig positiv till de nya detaljplanerna under förutsättning:

- En fördjupad trafikutredning utförs beaktande samtliga planområden i Sköndal tillsammans med Telestaden och Karlsvik strand i en sammansatt analys.
- Fullföljande av en sammanbindning av trafikplats Farsta och korsningen Sköndalsvägen-Perstorpsvägen utreds separat och som om del av en fördjupad trafikutredning ovan. För denna sammanbindning finns redan idag planstöd.

HB

Behåll Teletornet – historiskt kännetecken.

KM

KM önskar att trots osäkerhet kring konjunkturläget hänsyn tas till att de beslut som fattas avseende bostadsrätter vs. Hyresrätter kommer att påverka området socioekonomiskt i flera decennier. KM önskar att ”Teliatornet” får stå kvar för att skapa/bevara identitet i området, jämfört med tornet vid Telefonplan som får belysning i olika färger m.m.

TO

TO menar att utvecklingen i Karlsviks strand och Telestaden är väldigt intressant och det kommer säkert att bli bra för många av oss med denna nya del av vår stad. TO undrar var de äldre medborgarna i stadsdelen ska kunna bo och trivas? TO undrar var finns det äldreboende/seniorboende i stadsdelen? TO framför att de är många som planerar för ett långt liv och att de är många som trivs utomordentligt i Farsta, Hökarängen, Sköndal och i området runt Drevviken och som därför gärna vill få möjlighet att få bostäder som är anpassade även för äldre människor. TO anser att planerna är för ensidiga och anpassade för ett samhälle som i huvudsak består av en yngre målgrupp bestående av ”produktiva” unga familjer med småbarn. TO saknar beskrivning av en mer blandad målgrupp där även äldre finns med. TO vill ha promenadvägar som är tillgängliga för alla.

TL

TL anser det otroligt bra att det byggs så många nya bostäder.

TL anser det jättebra att skolor och förskolor prioriteras och att så fina utemiljöer föreslås för skolor och förskolor. TL menar att det är jättebra att det ställs krav på lokaler längs Ågesta Broväg, som får väldigt goda förutsättningar att bli en levande stadsgata i framtiden. Bra idé med nytt torg längs Ågesta Broväg. TL tycker det är roligt att Televerkets stensatta logotyp integreras i nya torgytan på Teletorget, den är väl värd att bevara. TL ser det väldigt positivt att en ny större livsmedelsbutik möjliggörs, det glöms ofta bort när nya stadsdelar byggs idag. TL anser den nya lösningen för trafikplats Larsboda är föredömlig. Lösningen är väldigt ytsnål och den möjliggör genomgående busstrafik.

TL anser det tråkigt att skolans nya länkbyggnad täpper igen det potentiella stråket som börjar mellan Östmarksgatan 13 och Östmarksgatan 19. Här finns potential för framtida stråk, men det går självfallet inte om det ställs en byggnad i vägen. Anslutningen för gång- och cykelbron mellan Hökarängsbadet och Vitsandsområdet behöver förbättras ordentligt. Kopplingen från Färnebogatan blir bra, men för oss närboende blir inte kopplingen via Färnebogatan en särskilt mycket kortare eller enklare väg än att gå befintligt stråk vid Farstaängen. Det är viktigt med ett tydligt och gent stråk i förlängningen av gång- och cykelbron från Hökarängsbadet, via x1-området upp till Östmarksgatan. Det går att styra flöden av gående hit om gestaltningen blir tydlig nog och lätt avläsbar i terrängen. Det är otroligt viktigt att trappkopplingar likt de som visas på kartan på sida 33 i planbeskrivningen verkligen anläggs och att de utförs med en god standard. Som gång- och cykelbron från Hökarängsbadet till Vitsandsområdet är utformad i nuvarande planhandling så har TL svårt att förstå vilka målpunkterna är och vilka som är tänkta att använda bron, utöver att den ska fungera som skolväg för många. Den befintliga gång- och cykeltunneln vid Farstaängen är mycket lättare att hitta till och ansluter också till fler målpunkter och dessutom är höjdskillnaderna relativt små. Gång- och cykelbron är en lysande idé men anslutningar och läge behöver justeras. Förslagen för Vitsandsstråket och Vitsandsparken är väldigt fina och skulle tillföra mycket för oss som bor i närheten.

TL anser att gestaltningen inte övertygar när det gäller de högre husen (över 8 våningar). Husen ser helt enkelt rätt trista ut och det gäller både materialval och fasadindelning. Fasaderna ger ett ofärdigt intryck. Det gäller både gruppen med höga punkthus som föreslås längs Östmarksgatan och de höga punkthus som föreslås i östra delen av Telestaden vid korsningen med Edsvallabacken. Bilden på sida 68 i planbeskrivningen illustrerar tydligt att kvaliteten på den föreslagna arkitekturen är väldigt mycket lägre än exempelvis den punkthusgrupp längs Larsbodavägen som nämns som inspiration på sida 66. Tolvvåningshusen vid Edsvallabacken

föreslås ju få lågdelar i fem våningar. Eftersom huskropparna ligger omlott och ligger i en norrsluttning så tror TL att vissa av lägenheterna i femvåningshusen kommer att få riktigt dåliga solförhållanden, framför allt i sydvästra delen av huskropparna. En av de stora poängerna med punkthus är ju ljus och utsikt, vilket går förlorat när man kopplar ihop punkthusen omlott, och lägger husen orienterade i den riktningen. Detta bekräftas också på sidan 5 i utredningen "Analys av sol- och dagsljusstillgång" där denna husgrupp pekas ut särskilt. Infill-byggnationen i kvarter V5 (Vitsands skivhus) behöver redovisas mycket bättre och utförligare så att man ser hur fasaderna för de nya sjuvåningshusen är tänkta att se ut. TL anser att illustrationerna i planbeskrivningen ser ofärdiga ut och gör det svårt att bedöma planförslaget på ett rimligt sätt. TL anser att kvarteren M10, M11 och M12 som föreslås i Mårbackaområdet ser fruktansvärt tråkiga ut i vyn från Nynäsvägen. Det måste gå att få till en högre arkitektonisk nivå än detta och det är det första som resenärer på motorvägen kommer att se av Farsta söderifrån. TL förstår tanken om att ansluta till befintlig bebyggelse men TL ser inte alls samma arkitektoniska kvalitéer här som i den befintliga bebyggelsen. Dessutom är skalan en helt annan än i Mårbackaområdet vilket också motiverar helt andra gestaltungsgrepp än de som valts, om det behövs för att få en mer trivsam bebyggelse. TL anser att bebyggelsen ser väldigt enahanda ut och känns produktionsanpassad och prispresad snarare än följsam mot den äldre bebyggelsen. M10, M11 och M12 har något bättre fasader mot Mårbackaparken.

Karin Stenqvist
tf planchef

Anna-Stina Bokander
stadsplanerare