

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av fastigheten Farsta 2:1 m.fl. vid Farstarondellen i stadsdelen Farsta strand, Dp 2021-07612

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund.....	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	3
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	4
Arkitektur och gestaltning	6
Kulturmiljö	8
Olägenheter för grannar	9
Parker och grönområden	10
Gator och trafik	11
Teknisk försörjning.....	14
Hälsa och säkerhet	16
Miljö- och klimataspekter	19
Övriga frågor	21
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	22
Föreslagna förändringar.....	22
Inkomna synpunkter	23
Statliga och regionala myndigheter och förbund	24
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	32
Övriga remissinstanser	46
Sägare enligt fastighetsförteckning.....	53
Övriga, ej sakägare	61

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
[Start.stockholm/detaljplane/](http://start.stockholm/detaljplane/)

Sammanfattning

Planförslaget innebär att området vid Farstarondellen omvandlas till en stadsgata med bostäder och verksamheter. I översiktsplanen är Farsta utpekad som ett av fyra fokusområden dit investeringar och planeringsresurser ska riktas. Satsningen på tunnelbanas utbyggnad möjliggör omfattande bostadskompletteringar i stadsdelen. Förslaget överensstämmer även med programmet för Tyngdpunkt Farsta och strategin ”Skapa urbana stråk”.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för cirka 300 bostäder, LSS-boende, en ny elnätstation, verksamheter och en mindre park. Planen syftar även till att stärka sambandet mellan Farsta centrum och Farsta strand genom att omvandla Magelungsvägen och Farstavägen till mer stadsmässiga gator med förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister.

Plansamråd pågick från den 7 juni till den 14 augusti 2023. Under samrådet har 61 yttrande från remissinstanser och privatpersoner samt en undertecknad namnlista med 27 namn inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, bland annat avseende planförslagets påverkan på riksintresse för kommunikationer Nynäsbanan, bebyggelseskala, bulleranpassning, miljö kvalitetsnormer för vatten och markföroreningar. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att Farstarondellen inte byggs om, de ifrågasätter att naturvärden försvinner, olägenheter för grannar, bebyggelsens utformning och gestaltning.

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

- Dagvattenhantering, MKN för vatten och markföroreningar.
- Byggnadens utformning och gestaltning i syfte att skapa ett vält gestaltad möte med Magelungsvägen och befintlig bebyggelse, en bättre landskapsanpassning.
- Utformning av allmän plats, gatubredd och funktioner.
- Behovet av att reglera buller och utrymningsmöjligheter på plankartan.
- En artskyddutredning ska göras och planförslagets förenlighet med artskyddsförordningen studeras.
- Parkering och införande av mobilitetsåtgärder.
- Ansökan av biotopsskyddsdispens hos länsstyrelsen för att ta bort befintlig allé.
- Antikvarisk analys kompletteras med en antikvarisk konsekvensbeskrivning av planförslaget.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
[Start.stockholm/detaljplanef](http://start.stockholm/detaljplanef)

- Översvämningsproblematik för fastigheter direkt nedströms.
- I övrigt kommer redaktionella justeringar och anpassningar ske av plankarta, planbeskrivning och utredningar.

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

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för cirka 300 bostäder, LSS-boende, en ny elnätstation, verksamheter och en mindre park.

Därtill syftar planen till att stärka sambandet mellan Farsta centrum och Farsta strand genom att omvandla Magelungsvägen och Farstavägen till mer stadsmässiga gator med förbättrad tillgänglighet och framkomlighet för fotgängare och cyklister. Omvandling av området vid Farstarondellen skapar förutsättningar för bostäder och verksamheter.

Aktiva gaturum möjliggörs genom att byggnader placeras vid gata, lokaler placeras i strategiska lägen samt att föreslagna byggnader har entréer mot gata. Den nya bebyggelsen ordnas i tre nya kvarter med egna bostadsgårdar och bilparkering i garage. Den nya bebyggelsen blir en del av Farstas nya årsring och förverkligar intentionerna i översiktsplanen och programmet Tyngdpunkt Farsta.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd pågick från den 7 juni till den 14 augusti 2023. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Fyrkanten, Fleminggatan 4 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Farsta lördag den 10 juni 2023. Samrådsmöte hölls i form av öppet hus den 13 juni 2023 i Farsta centrum, Tuben, Munkforsplan 45, plan 3, lokal Tricken där ca 40 personer närvarade.

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. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr

2021-07612. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Flera remissinstanser framhåller en önskan att fortsatt inkluderas i planprocessen framöver. Bland annat vill Ellevio fortsatt bli kallade till ledningssamordning och Trafikförvaltningen önskar en fortsatt dialog kring gatuutformning och kollektivtrafikförsörjning.

En person önskar överklaga planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inga personer eller statliga och kommunala remissinstanser har något att erinra på genomförandet av samrådet eller planprocessen.

Stadsbyggnadskontoret kommer fortsatt samverka med berörda remissinstanser inom planprocessen för att säkerställa detaljplanens genomförande. Ledningssamordning kommer att ske med alla ledningsägande bolag i samband med framtagande av systemhandling för allmän platsmark.

En detaljplan kan överklagas först när den antagits av stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Länsstyrelsen anser att planförslaget behöver bearbetas vad gäller frågor om miljökvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet gällande buller, förorena områden, utrymningsmöjligheter och översvämning. Länsstyrelsen önskar ett förtydligande i planbeskrivningen angående riksintresse för kommunikationer Nynäsbanan.

Trafikkontoret ser positivt på planens ambitioner att knyta ihop delar av Farsta och tillägg av bostäder i ett relativt kollektivtrafiknära läge.

Trafikförvaltningen konstaterar att planen ligger inom strategiskt stadsutvecklingsområde enligt RUFS 2050 och överensstämmer med trafikförvaltningens riktlinjer i RiPlan.

Stadsmuseet anser att det aktuella planförslaget i princip är möjligt att genomföra, dock med vissa anpassningar och justeringar. Stadsmuseet önskar att planhandlingarna kompletteras med fler vypunkter som illustrera den nya bebyggelsen i sin helhet.

Farsta stadsdelsnämnd är sammantaget positiv till föreslagen bebyggelse och att den överdimensionerade cirkulationsplatsen försvinner och förändras med en ny trafiklösning. Föresättningarna är goda för att området utvecklas till ett attraktivt stadsrum med bostäder, verksamhetslokaler och ny trafiklösning. Nämnden instämmer att det inte ska uppföras någon förskola i planområdet eftersom möjlighet till en bra utemiljö för förskolebarn finns inte i de redan trånga bostadsgårdarna.

Skönhetsrådet anser att exploateringen samt gatubredderna behöver minskas, trädridån mellan Magelungsvägen och järnvägen värnas, samtidigt som gestaltningen görs lugnare med mer sammanhållna volymer.

Miljö- och hälsönämnden (MHN) är överlag positiv till vald bebyggelsestruktur som möjliggör för en god ljudmiljö trots det bullerutsatta läget. *MHN* har synpunkter på omhändertagandet av dagvatten på allmän platsmark samt påverkan och kompensation för ekologiska värden, det behöver utredas i det fortsatta planarbetet. Ett antal kompletteringar behövs gällande buller och stomljud.

Ekonomiska föreningen Runnarö och personer i en namnlista tar avstånd från det aktuella planförslaget. De ifrågasätter förbättringarna för gång- och cykeltrafikanter, framkomlighet i den nya trafiklösningen och att gräsytor vid Borsgatan minskas. De anser att den föreslagna bebyggelsen blir en dålig boendemiljö med bullrig omgivning och minimala gårdar. De har synpunkter på planbeskrivningen såsom att det finns en rad vilseledande påståenden om allt från trygghetsskapande verksamhetslokaler till karaktären på den befintliga bebyggelsen i Farsta. Många befarar ökad insyn i radhusområdet för att byggnaderna anses vara väldigt höga och byggas väldigt nära.

Fler personer motsätter sig planförslaget och undrar varför man behöver stärka det strategiska sambandet mellan Farsta och Farsta strand. De upplever att trygghet på gatorna blir sämre när många nya grannar flyttar in och menar att Farsta är en otrygg stadsdel, att behov finns för att satsa på invånare som redan bor i Farsta så att de känner sig säkrare och trygga. Många är oroliga för att gatuparkeringen inte kommer att räcka till för de befintliga och nya boende.

Fler boende framför att de har valt att bo i Farsta för att de inte är intresserad av att bo i en stadsmiljö så som beskrivs i planförslaget. De är kritiska att naturområden tas bort och att ett antal värdefulla träd huggs ner.

Några personer uttrycker sig positiva till planförslaget och framför att det behövs fler bostäder och lokaler i bottenvåningar för exempelvis paketombud, mindre matbutik eller kiosk. Det skapar lite mera liv i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Generellt ställer sig remissinstanser positiva till att cirkulationsplatsen bebyggs med bostäder och mer stadsmässiga gator men anser att planförslaget behöver bearbetas i nästa skede. Synpunkter om bebyggelse samt funderingar på varför och hur staden planerar att bygga på den platsen har inkommit från allmänheten och föreningar.

Den i detaljplanen föreslagna bebyggelsen följer stadens översiktsplan och det är den som vägleder arbetet med att ta fram nya detaljplaner. Det är i arbetet med översiktsplanen som ett helhetsgrepp tas om staden och dess delområden. I programmet för Tyngdpunkt Farsta, strategin " skapa urbana stråk", är det aktuella planområdet utpekade som en del av det urbana stråket som omfattar Magelungsvägen och Farstavägen.

Genom att stärka sambandet mellan Farsta och Farsta strand med kompletterande bebyggelse och verksamheter är stadens ambition att överbygga sociala skillnader mellan olika stadsdelar genom att stärka kopplingar och skapar en större bredd av målpunkter längs det nya urbana stråket. Vilket planförslaget möjliggör genom bland annat förbättrade gång- och cykelbana och lokaler i bottenvåningar, en större interaktion mellan Farsta och Farsta strand. Befolkningsökningen som de planerade bostäderna bör leda till skapar i sin tur också underlag för exempelvis tätare avgångar på busslinjer, samt annan typ av service.

Inför granskning kommer planbeskrivningen kompletteras och plankartan med planbestämmelser samt utredningarna kommer att ses över. Gestaltningen kommer studeras främst avseende påverkan på landskapen och relationen till direkt intilliggande hus. Frågor om specifika ämnen besvaras under respektive rubrik nedan.

Arkitektur och gestaltning

Farsta stadsdelsnämnd anser att förslaget bryter mot Farstas byggnadsstruktur med "hus i park" genom att de nya husen placeras i direkt anslutning till trottoarer men att det ses som positivt eftersom det bidrar till förnyelse och blir en ny årsring i stadsdelen. Nämnden har inga invändningar mot föreslagen utformning av bebyggelse men noterar att det är oklart om bostadshusen planeras

vara 3-8 eller 4-8 våningar eftersom det är olika information i planbeskrivning och plankartan.

Skönhetsrådet framför att ett av Farstas främsta karaktärsdrag är bebyggelsens anpassning till topografin och dess placering i landskapet. Ett annat karaktärsdrag är tydliga byggnadsvolymer med antingen höga eller låga lameller. Planförslagets gestaltning bör anslutas bättre till den omkringliggande planstrukturen med jämnare takhöjder och mer grönska. Gatubredd och gatufunktioner bör följa en generell princip längs hela Magelungsvägen så att miljön blir sammanhållen och begriplig. Skönhetsrådet önskar en mer generös platsbildning med torg och park samt en lägre exploateringsgrad.

Stadsmuseet anser att det bör utredas om den långa obrutna bebyggelsefronten i kvarter A och B mot Magelungsvägen kan brytas upp i tydligare mindre volymer, gärna med släpp mellan. Det bör även utredas om detta parti kan sänkas, som en anpassning till bakomliggande radhusområde.

Länsstyrelsen anser att bebyggelsens skala och placering bör ses över, särskilt i den västra delen av planområdet, för att åstadkomma en mjukare övergång mellan småhus och flerbostadshusbebyggelse.

Ekonomiska föreningen Runnarö och flera personer framför att lokaler i bottenvåningar i det här läget blir så få att de inte bidrar till rörelse och vistelse som det beskrivs i planbeskrivningen. Sektionsritning i planbeskrivningen är missvisande och felaktig eftersom den redovisar att radhus sida har två våningar mot den föreslagna bebyggelsen med sex våningar men i verkligheten har radhus sida bara en våning. Önskar en omarbetning av gestaltning och gatuutformning för att bevara naturmarken. De anser att områdets karaktär skulle drastisk förändras till det sämre.

Enstaka personer anser att planförslaget med bebyggelse tätt intill en trafikerad led inte innebär stadskvalitet och arkitektoniska värden. Den föreslår att våningsantalet sänks med två våningar generellt för att inte skapa ett för abrupt möte mellan befintliga och nya bebyggelse och förstöra karaktär i området. Planförslaget följer inte upp sin egen arkitektonisk idé, att bebyggelse ska inordna sig i platsens höjdskala. Kvarter A saknar dessutom estetiska ambitioner och den påminner om en monotont designad miljonprogramlänga.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i stora drag har en lämplig utformning som möjliggör ett effektiv markutnyttjande

med fler bostäder i området och bidrar till den stadsutveckling som eftersträvas i området. Kontoret bedömer dock att vissa bearbetningar behöver göras inför granskning. Bebyggelsens skala, bottenvåningens utformning och gestaltning kommer studeras vidare.

Aktiva bottenvåningar med lokaler som levandegör gaturummet och bidrar till variation i staden. Alla föreslagna lokaler blir inte offentliga såsom en butik eller frisör men de kan bidra till en ökad upplevelse av trygghet genom ökat antal rörelser längs gatan.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Stadsmuseet framför att kulturmiljöutredningen bör kompletteras med en antikvarisk konsekvensanalys. Befintlig cirkulationsplats har vissa kulturhistoriska värden som ett exempel på stads- och trafikplaneringen i de nya tunnelbanestadsdelarna, men de anser det inte vara av sådan dignitet att det motiverar ett bevarande.

Ett par personer anser att planförslaget inte har tagit hänsyn till det som står i startpromemoria: ”Det är viktigt att studera Farstas höjdmässiga ordning, samt integrera ny bebyggelse på bästa sätt ur en kulturhistorisk synvinkel”.

Landskapsbild/ stadsbild

Stadsmuseet konstaterar att platsen idag har en medvetet grönskande och terränganpassad karaktär som det är viktigt att värna om. Föreslagen plan innebär inte bara att ny bebyggelse tillkommer i ett tidigare obebyggt landskap, den riskerar också att öka andelen ren gatumark, försvåra läsbarheten av den kuperade terrängen och påverka upplevelsen av befintlig bebyggelse i närområdet. För att mildra dessa effekter bedömer Stadsmuseet att vissa anpassningar och justeringar bör göras.

Flera personer anser att planförslaget avviker helt från stadsdelens stadsbild.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En antikvarisk konsekvensbeskrivning av planförslaget tas fram i nästa skede som en komplettering till kulturmiljöanalysen från samrådsskedet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer ändringen av stadsbilden som lämpligt, planförslaget utformas som ett samtida tillägg med en tydlig relation till stadsdelens arkitektur och struktur, det bidrar till den nya årsringen i Farstas bebyggelse. Farstas höjdmässiga

ordning studeras i alla pågående detaljplaner som tillsammans formar den nya årsringen. Den nya stadsplaneringen sker mesta dels i förtätningsområde med grönska och konsekvens blir att den hårdgjorda miljön ökar. Cirkulationsplatsen innebär idag mycket hårdgjord yta som i aktuellt planförslaget omvandlas till bebyggelse med bostadsgårdar. Den gröna karaktären sparas med den nordöstra gröna kullen som en mindre park och även tillkommer alléer i den planerade urbana miljön.

Olägenheter för grannar

Flertalet boende framför att de är negativa till nuvarande planförslag. Deras lugna område med en väl fungerande infrastruktur, närhet till tunnelbana, pendeltåg, fantastiska grönområden, Magelungen, Farsta strandbadet, närheten till Farsta Centrum, optimalt för barn och mycket mer kommer att förstöras.

Farsta stadsdelsnämnden och fler boende befarar ökad insyn i radhusområdet. För att minska insynen från den nya bebyggelsen till några av radhusen anser stadsdelsnämnden att en generös nyplantering av träd och buskar behövs.

Flera personer befarar värdeminskning av deras fastigheter när deras utsikt förändras från grönska till betong och att det kan bli svårt att sälja under byggtiden. Det finns oro för sprickor och sättningar när man börjar spränga i berg och från ökad trafik från 300 nya lägenheter samt risk översvämningar på grund av förändringar i grundvatten.

Ekonomiska föreningen Runnarö oroar sig för hur man kommer att lösa trafikflödet under byggnationen, den befintliga trafiken och byggtrafiken in och ut från arbetsplatserna. Det finns en trappa ifrån föreningens garage som används för att gå ner till rondellens ljusreglerade övergång, den kommer förvinna enligt planförslaget vilket boende anser att det bli en längre omväg till skola och Farsta Centrum. Planförslaget kommer även inskränka på tillfartsvägen till två av deras garagelängor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En utveckling av Stockholm för att till skapa nya bostäder och för att skapa de urbana kvaliteter som ofta saknas i många förorter idag innebär konsekvenser för intilliggande bostäder. Mötet med de omgivande bostäderna kommer bearbetas beträffande avstånd, skala och grönska för att minska risk för olägenheter såsom ökad insyn. Men även om bearbetning av förslaget kommer att genomföras kan det vara rimligt att anta att planförslaget innebär

viss insyn och förändrade utsikt. Det får anses vara en rimlig konsekvens i en växande stad.

Under byggtiden kan störning förekomma. Naturvårdsverket har tagit fram allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15, som bör efterföljas och buller får inte förekomma mellan tiderna 22.00 och 7.00 utan polismyndighetens tillstånd. För sprängarbeten bör Svensk standard, Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader, efterföljas för att minska olägenheterna. Byggnationen ska följa stadens regler angående byggtrafik.

Föreningens trappa och del av föreningens tillfartsväg till två av deras garagelängor byggdes på stadens mark. En dialog kommer föras med föreningen i nästa skede angående intrånget på allmän platsmark.

Parker och grönområden

Farsta stadsdelsnämnd anser att bevarande av parkmarken i den östra delen är bra men att området behöver en ordentlig gallring. Det blir ett parkrum att vistas i och en tryggare grönyta. Det är positivt att lönnallén ersätts med mindre och mer passande träd vid gång- och cykelbanan. Körsbärsträden i Farstavägens mitt är i dåligt skick och bedöms som ingen förlust om de tas bort.

Trafikkontoret ifrågasätter om värdefull naturmark skyddas, byggnation av underjordiskt garage försämrar/omöjliggör sparande av naturmark.

Skönhetsrådet framför att urbanitet innebär även träd och parker och förutsättningen för ett levande urbant stråk är att det finns entréer och angoringsfickor kombinerat med platsbildningar och torg med riklig stadsgrönska. Det behövs en mer generös platsbildning eller torg och stadsgrönska för att det ska bli den trivsamma och urbana miljö som förslaget eftersträvar.

En person föreslår att n1- och n2 bestämmelser används även i södra kvarteret, kvarter C, i syfte att ytterligare milda övergången mot den natur som kommer finnas kvar.

Flera personer som lämnat synpunkter stämmer in i kritiken mot att ianspråkta det höga naturvärden område.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är förståeligt att förslaget om att ta grönområde i anspråk väcker frågor. Här finns som de inkomna synpunkterna också bekräfta starka lokala värden.

Det kollektivtrafikhänsynen läget och stadens styrdokument framhäver platsen som mycket lämplig att bebygga ur stadsutvecklingssynpunkt. Kontoret bedömer det som en i sammanhanget lämplig avvägning att bebygga det grönområde med höga naturvärden för att skapa bostäder. Däremot håller stadsbyggnadskontoret med att planförslaget bland annat ska studera vidare om ytan för underjordiskt garage kan minska för att spara grönskan mot radhusområdet. Något som också är viktigt utifrån påverkan på insyn.

Gator och trafik**Biltrafik**

Trafikkontoret påpekar att med hänsyn till Magelungsvägens viktiga funktion för den regionala trafiken i södra Stockholm är det viktigt att framkomligheten i den genomgående trafiken inte få påverkas mer än nödvändig, bland annat bör angöringssträckor längs vägen minimeras. Planhandlingarna brister i att redovisa Magelungsvägens trafikala funktion och betydelse i stadens övergripande vägnät och i det primära vägnätet. Trafikkontoret framför även att det finns en del brister i material som kan bära resonemangen kring försämringsnivå på framkomligheten såsom kartor, statistik, analyser m.m. De detaljerade bestämmelserna för GATA1 och GATA2 bör utgå och fler gatusektioner bör studeras vidare i kommande projektering utifrån planerade funktioner såsom belysningsstolpar och skyddsremsor.

Ekonomiska föreningen Runnarö påpekar att informationen om avtal mellan Trafikverket och Stockholm stad som säger att staden inte ska vidta åtgärder som innebär försämringar för genomfartstrafik saknas i planbeskrivningen. I Trafikutredningen kan man läsa att befintlig cirkulationsplats ger bäst framkomlighet och minst köer jämfört med föreslagna trafiklösningar med T-korsning. Föreningen befarar att problem i korsningen bli större än vad som framkommer av analysen i Trafikutredningen.

Fler personer ifrågasätter att trafiklösningen med T-korsningar är bättre än en rondell när Magelungsvägen är så trafikerad.

Gång- och cykeltrafik

Farsta stadsdelsnämnd är positiv till att den nuvarande dåliga framkomligheten för cykel- och gångtrafik förbättras väsentligt med mer utrymme för cyklister och gående.

Trafikkontoret saknar redovisning av cykelparkeringstal och ett resonemang kring det.

En person anser att skattepengar inte ska betala för flytt av vägar och rondellen.

Ekonomiska föreningen Runnarö hävdar att det inte stämmer att planförslaget möjliggör förbättringar för gång- och cykeltrafik. Det borde ha gjorts en trafikräkning om hur många som cyklar och går där.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen noterar att planområdet innehåller förändringar i vägstrukturen som trafikeras av flertalet busslinjer. Ombyggnaden av cirkulation till korsning behöver ses i ett större sammanhang för hur busstrafiken påverkas på grund av genomförande av flera detaljplaner i närheten och välkomnar en vidare dialog kring utformningen för busstrafiken, exempelvis vändmöjligheter när cirkulationsplatsen tas bort.

Parkering

Farsta stadsdelsnämnd noterar att i planbeskrivningen står det att bostadsgårdarna hålls fria från bilar men på plankartan medges parkering med undantag för rörelsehindrade och bilpoolsbilar. *Farsta stadsdelsnämnd* finner att ett P-tal på 0,5 är högt med tanke på områdets kollektivtrafikhärläge. Förvaltningen saknar redovisning av parkeringar för rörelsehindrade och en redovisning på parkeringsplatser garagevis. *Farsta stadsdelsnämnd* saknar fler angöringsplatser, förutom för sopbilar och verksamhetsleverans bör även finnas angöringsplatser för näthandeln, hemtjänst, färdtjänst och taxi. Förvaltningen efterfrågar fler illustrationer som beskriver hur infart till garage fungerar kvartervis.

Trafikkontoret är positivt att angöringsfickorna kommer göras extra rymliga eftersom angöringsfickorna ska lösa flera funktioner. Det saknas cykelparkeringstal. Trafikkontoret anser att 0,5 p-tal är rimligt men saknar information att hur stadens riktlinjer för gröna parkeringstal används, det bör studeras i fortsatt arbete.

Fler boende är oroliga att befintlig gatuparkering inte kommer att räcka till när de får konkurrens av de nya boendes bilar.

Trafikverket och Länsstyrelsen kan inte utesluta att riksintresset Nynäsbanan inte påverkas av den föreslagna exploateringen. För att detaljplanen ska kunna realiseras behöver staden tydligt visa att exploateringen är genomförbar och att exploateringen inte innebär någon risk att Nynäsbanan påverkas. *Trafikverket* påpekar att nödvändiga avtal ska tecknas.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att information om avtal mellan Trafikverket och Stockholm stad angående framkomlighet på Magelungsvägen inte framgår i planbeskrivningen och kommer inför granskning att förtydliga detta. Fortsatta utredningar görs för att säkerställa Magelungsvägens framkomlighet och för att få en bra helhetslösning. Fortsatta studier förs i samarbete med trafikkontoret och exploateringskontoret för att definiera Magelungsvägens sektion.

Mått och bredder på gator studeras vidare inför granskning men utifrång att utrymmet i staden är begränsat. Det gäller både inom kvarteren, som ytor för gårdar och inom allmänplats, som bredder på gator och deras funktioner.

Ombyggnaden av gatan är nödvändig för att möjliggöra ny bebyggelse. Intäkterna från försäljning av marken kommer finansiera ombyggnationen av gatan.

Planbeskrivningen ses över och förtydligas med eventuell påverkan på riksintresset. Trafikverket och Stockholms stad för diskussioner

*kring detta för att säkerställa drift, underhåll och angöring.
Nödvändiga avtal, såsom för bevakningsuppdrag innan
detaljplanen antas och i senare skede även ett genomförandeavtal,
ska tecknas mellan Trafikverket och Stockholms stad.*

Teknisk försörjning

Dagvatten

Trafikverket anser att dagvattenhantering behöver förtydligas, det är otydligt hur dagvattnet från norra sidan Magelungsvägen ska tas om hand för att färdas till södra sidan där det ska anläggas skelettjorlar.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) framför att dagvattenhantering för allmän platsmark behöver uppfylla stadens åtgärdsnivå för dagvattenhantering. Dagvatten på allmän platsmark behöver utredas i det fortsatta planarbetet.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) informerar att de har VA-anläggningar inom planområdet och att genomförande innebär att huvudvattenledning måste läggas om för att undvika konflikt med föreslagen bebyggelse. De framför synpunkter på dagenvattenutredningen och hänvisar till deras riktlinjer och allmänna bestämmelser.

Energiförsörjning

Ellevio förespråkar att planbestämmelse E1 bör specificeras som ”Teknisk anläggning, transformatorstation” och rekommenderar att E-områden inte förses med begränsningsbestämmelser såsom maximal byggnadsarea i plankarta. Det är också viktigt att tillräckligt stora ytor inom allmän mark reserveras för de utrymmen som krävs för deras anläggningar och hänvisar till bilagor i yttrandet med information om nätstationer och ledningar.

Hyresgästföreningen förespråkar återvinning av byggnadernas energi. Vidare undrar hyresgästföreningen hur stor andel av parkeringarna (utomhus och i garage) som får laddningsmöjligheter för elbilar.

Stockholm exergi informerar att det finns möjlighet att försörja planområdet med fjärrvärme.

Inomhusklimat

Hyresgästföreningen noterar att de saknar information om ventilation och inomhusklimat med redogörelse för vilket/vilka ventilationssystem inklusive ex kyla-komfort, luftväxling/filter-

uteluft/värmeåtervinning/styrregler som ingår i planerad bebyggelse.

Avfallshantering

Farsta stadsdelsnämnd saknar en redovisning av hur alla avfallsfraktioner kommer sorteras. De påpekar att det är en dålig lösning när kärnen dras över gång- och cykelbana till sopbilens anföringsficka.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) informerar om olika åtgärder som måste följas angående avfallshantering.

Ekonomiska föreningen Runnarö anser att det är en försämring att kärn med sopor kommer dras över gång- och cykelvägen.

Hyresgästföreningen undrar hur hanteringen av matavfall är tänkt och framför att eventuell miljöstation förutsätter mekanisk till- och frånluft.

Räddningstjänst

Stockholms brandförsvär råder generellt att ta del av deras vägledningar för att få övergripande stöd avseende förutsättningar och möjligheter till räddningsinsatser, vägledningar hittar man på deras hemsida under "Vägledningsdokument och föreskrifter - Storstockholms brandförsvär".

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dagvatten

Dagvattenutredningen ses över enligt remissinstansernas yttrande och revideras. Ledningssamordning kommer att ske med alla ledningsägande bolag i samband med framtagande av systemhandlingen för allmän platsmark.

Energiförsörjning

Det är viktigt att säkra en god elförsörjning och säkerställa en flexibilitet för att kunna hantera ett ökat elbehov. Planering av elnätet och tillhörande funktioner måste liksom övriga funktioner inordnas i den samlade bebyggelseplaneringen. Befintlig nätstation vid Magelungsvägen behöver lägesjusteras i plankartan utifrån anpassningen till den nya gatan. Staden noterar behovet av nya nätstationer och Ellevios önskemål om planbestämmelser och utrymme för dessa och tar med sig frågorna i fortsatt process. Samtliga ledningsägare kommer att bli kontaktade för ledningssamordning.

Återvinning av energi som hyresgästföreningen förespråkar, instämmer stadsbyggnadskontoret är positivt för miljön. Dock är det ej en fråga som regleras i detaljplanen.

Stockholm exergi information noteras.

Inomhusklimatet

Val av ventilationssystem regleras inte i planprocessen utan som funktionskrav enligt BBR, vilket följs upp i tekniskt samråd.

Avfallshantering

Information i yttrande från Stockholm vatten och avfalls vidarebefordras till berörda byggaktörer och beaktas i fortsatt planarbete. Planbeskrivning kompletteras med en redovisning av avfallshanteringen.

Räddningstjänst

Stockholms brandförsvär information noteras. Framkomlighet för räddningstjänsten ska beaktas och ses över i fortsatt arbete.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Trafikverket instämmer inte i slutsatserna i bullerutredningen att vägtrafiken är den största bullerkällan, maximala ljudnivåer kommer från järnvägen. I redovisningen av ekvivalenta nivåer behöver buller från järnvägen särredovisas. Det saknas redovisning av planlösningar för planerade bostäder. Staden behöver förtydliga hur man avser att klara riktvärden inomhus och på eventuella uteplatser.

Länsstyrelsen påpekar att det saknas planlösningar för kvarteren A och B och att planlösningarna är avgörande för att klara trafikbullerförordningen. Staden behöver även reglera bostadsutformningen på plankartan genom planbestämmelser där så krävs. Länsstyrelsen noterar att information om uteplats i bullerutredningen och i ritningsbilagan inte stämmer med varandra, det går att anordna en gemensam uteplats enligt bullerutredningen men i ritningsbilagan överskrids maxibullernivåerna från järnvägen. Staden behöver säkerställa att uteplatsen blir lämplig för sitt ändamål. Åtgärden behöver regleras i plankartan.

Miljö- och hälsonämnden (MHN) anser att lägenheter som vetter mot Magelungsvägen bör utformas som genomgående. Det behöver framgå hur många bostäder i kvarter A och B som behöver göra avsteg from förordningen, placering av bostädernas ska redovisas

på plankartan. MHN påpekar att bullerutredningen bör använda Trafikverkets prognos för antalet godståg år 2040 samt att höga ljudnivåerna, ekvivalenta och maximala, kommer kräva en tung fasadisolering för att klara riktvärden i BBR för buller inomhus. Lämplig dimensionering bör studeras i nästa skede. Bostäder intill busshållplatsen bör utformas genomgående med sovrummen vända mot innergården, p.g.a. buller från busshållplatsen. Ett antal kompletteringar behövs gällande buller och stomljud.

MHN anser att staden behöver beskriva utformningen av planlösningar ytterligare i planbeskrivningen samt var uteplats ska anordnas. Bostadsutformning och eventuella åtgärder för att uteplats blir lämplig för sitt ändamål behöver säkerställas i plankartan. I kvarter C behöver ett 1,2 m högt tätt räcke uppföras på innergården för att klara trafikbullerutredningens riktvärden, detta behöver regleras i plankartan. Staden behöver utreda nödvändiga åtgärder för att klara stomljud, även detta behöver säkerställas i plankartan.

Trafikförvaltningen anser att buller från accelererande bussar vid busshållplatser bör lyftas i planbeskrivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, särskilt i uppförsbacke, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats.

Hyresgästföreningen anser att det är av största vikt att 3-glasfönster installeras varav ett glas isoleras för bullerdämpning.

Flera personer är oroliga för ökat trafikbuller.

Risk

Länsstyrelsen framför att även om Nynäsbanan ligger 30 meter från planområdet bör staden se över om det finns behov av skyddsåtgärder för byggnader som ligger närmast spårområdet, t.ex. obrännbar fasad. Även placering av LSS-boende kan vara viktig att undersöka utifrån ett riskperspektiv, eftersom den kan vara en svårutrymd verksamhet.

Stockholms brandförsvär informerade att de inte hunnit granska ärendet i detalj men vill påminna om att området kan vara utsatt för risker med transporter av farligt gods, från Nynäsbanan och eventuellt även Magelungsvägen.

Förorenade områden

Länsstyrelsen noterade att inom området finns markföroreningar som överstiger naturvårdsverkets generella riktvärden samt de storstadspecifika riktvärdena. Staden behöver tydligt beskriva planerade åtgärder och åtgärds mål för område.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) noterar att halter av föroreningar över riktvärden för känslig markanvändning har påträffats inom planområdet och instämmer med markundersökningarnas rekommendation att utföra fördjupade markundersökningar. En planbestämmelse om att startbesked ej får ges innan föroreningar har avhjälppts bör införas på plankartan. Föroreningar som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö ska enligt 10 kap. 11 § miljöbalken anmälas till miljöförvaltningen.

Invasiva växter

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) noterar att det förekommer växten parkslide i en del av planområdet som ska bli kvarartersmark. Parkslide är en kraftigt invasiv art som bör hanteras på ett sätt som undviker risk för spridning, det bör beskrivas och visas på karta samt hur det ska hanteras i genomförandet. Om markabete ska utföra inom eller i angränsning till parkslide behöver saneringsåtgärder göras.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Buller och vibrationer

Bullersituationen kommer vidare studeras i det fortsatta planarbetet. Inför granskning kommer planbeskrivningen kompletteras med planlösningar samt en beskrivning av de valda byggnadstekniska åtgärderna för att klara bullerkraven. Bullerutredningen revideras och bullerkällan från vägtrafiken och järnvägen ska särredovisas. En bedömning av stomljud samt vibration kommer göras. Behov av att tillföra reglering i plankartan för att säkerställa att bullerriktvärden klaras kommer studeras närmare.

Val av glas följer de krav som finns för inomhusbuller och som omfattas av Boverkets byggregler och kontrolleras i bygglov.

Risk

Behovet av skyddsåtgärder för byggnader närmast spårområdet och utrymningsmöjligheter för LSS-boende studeras vidare. LSS-boendes placering var inte bestämt i samrådsskedet.

I genomförd riskbedömning, (Structor 2023-04-21), har risker kopplat till transporter av farligt gods på Nynäsbanan och Magelungsvägen identifierats, analyserats samt eventuella förslag på riskhanteringsstrategier och riskreducerande åtgärder beskrivits. Förtydliganden kommer göras i planhandlingarna för att säkerställa en lämplig markanvändning.

Förorenade områden

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsen och MHNs synpunkter. Kontoret kommer göra ytterligare provtagningar inför nästa skede och se över utförd miljöteknisk markundersökning. Planbeskrivningen kompletteras med information om resultatet från provtagningarna samt en bedömning om föroreningar innebär en risk för människors hälsa och eventuella åtgärder. Nödvändiga anmälan till MHS ska göras.

Invasiva växter

Planbeskrivningen kompletteras med MHNs information om nödvändiga åtgärder angående växten parkslide.

Miljö- och klimataspekter

Naturvärden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) framför att kompensationsåtgärderna för förlorade naturvärden bör inriktas mot åtgärder som främjar ädellövskog. För att kunna bedöma planens påverkan på ekologiska värden är det nödvändigt att till granskningsskedet redovisa förslag på kompensationsåtgärder. Befintlig allé bör ersättas av en ny allé, företrädesvis med lönn eller annat ädellövslag för att behålla dess ekologiska funktion. MHN anser att man i det kommande planarbetet bör detaljstudera om fler träd av klass 1 och/eller 2 kan sparas.

Länsstyrelsen och MHN anser att planhandlingarna behöver redovisa vilka eventuella skyddsåtgärder som måste utföras för att inte utlösa förbuden i artskyddsförordningen.

Farsta stadsdelsnämnd framför att en mycket stor andel naturmark, skyddsvärda och värdefulla träd och andra gröna värden i stor mängd försvinner. Detta påverkar ekologiska funktioner och ger negativa konsekvenser för miljö. Stadsdelsnämnden bedömer att inga befintliga träd eller grönyta kommer att kunna sparas mellan husen i kvarter C på grund av det föreslaget underjordiskt garaget. grönkompensation bör göras i anslutning till planområdet och andra platser i stadsdelen genom plantering av träd, meandering av Forsån (skapa en vindlande strömfåra), mulmholkar och insekthotell.

Ett par personer vill att planförslaget ändras så att förlusten av biologisk mångfald minimeras enligt Sveriges åtagande i CBD, Convention of biological diversity. Vidare anser de att kvarter C bör strykas ur planeringen då många äldre träd av högt biologiskt värde kommer att försvinna.

Ekonomiska föreningen Runnarö och flera personer är kritiska att en rad naturvärden offras för att genomföra det aktuella projektet. Planen förbiser vikten av gröna ytor ur ett hållbarhetsperspektiv. De är kritiska till att ekar, blåsippor, vitsippor, fåglar, rådjur, harar mm kommer försvinna från området.

Översvämning

Länsstyrelsen framför att befintliga lågpunkter kommer byggas bort och avrinningen öka från planområdet. Kommunen behöver visa att planförslaget inte medför negativa konsekvenser för omkringliggande bebyggelse och infrastruktur längs med flödesvägarna samt vid de lågpunkter som vattnet leds till. *Länsstyrelsen* noterar att höjdsättningen av gator i plankartan inte följer den avrinning som dagvattenutredningen presenterar.

Trafikkontoret framför att skyfallsvatten bör studeras vidare utifrån höjdsättning inom planområdet, ökade mängder vatten som planeras bör ledas mot parkmark längs Magelungen (Stadsdelsparken Farsta strandpark).

En person oroar sig över översvämningarna som riskerar att förvärras framöver med nya regnoväder där vägar rasar samman. Att ta bort äldre träd och grönområden oroar mycket.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att staden behöver redogöra för vilken volym som krävs för att uppfylla nödvändig dagvattenhantering för allmän platsmark och kvartersmark. Länsstyrelsen anser även att staden behöver redogöra för om dagvattenhanteringen är lämplig att innehålla infiltration och om den valda dagvattenhanteringen behöver anpassas till på platsen förekommande mark- och grundvattenföroreningar. Staden behöver säkerställa nödvändig dagvattenhantering så långt det är möjligt genom avsatt yta i plankartan och/eller med planbestämmelser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Naturvärden

Kontoret kompletterar naturvärdesinventeringen med en fågelinventering, även en artskyddsutredning beställs inför granskningsskede. Kontoret förmedlar förslag på kompensationsåtgärder till exploateringskontor och berörd byggaktör. Planförslaget ses över med syfte att kunna spara flera träd.

Översvämning

Planområdets höjdsättning kommer studeras vidare och kompletteras i plankartan för att säkerställa avrinningsvägar samt att ingen försämring sker för befintligt infrastruktur eller bebyggelse.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Dagvattenhantering och miljökvalitetsnormer kommer att studeras vidare inför granskningsskedet. Behov av att tillföra reglering i plankartan för att säkerställa nödvändig dagvattenhantering kommer studeras.

Övriga frågor

Boendeformer

Farsta stadsdelsnämnd skriver att andelen av hyresrätter är något fler i stadsdelen och ser positivt på att i förslaget föreslås en övervikt av bostadsrätter vilket jämnar ut fördelningen något.

Farsta stadsdelsnämnden framför att det är oklart om planförslaget innehåller både gruppbestäder och servicelägenheter enligt LSS och i så fall var de ska placeras.

En person framför att det redan finns många LSS-boende i närområde och nämner minst fem. Hen undrar om varför det planeras för flera LSS-boende.

Fastighetsrättsliga frågor

Farsta stadsdelsnämnd föreslår en omdragning av den befintlig asfalterad parkväg från Ekshäradsgatan 81 upp till Hagforsgatan-Magelungsvägen. Enligt förslaget hamnar vägen på ny fastighetsmark.

Ekonomiska föreningen Runnarö anser att om parkvägen förvinner innebär det en lång omväg och en lång uppförsbacke på Ekshäradsgatan för boende i höghusen på Ekshäradsgatan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Detaljplanen reglerar inte vilken typ av boendeformer, upplåtelseformer, som kommer att uppföras i den nya bebyggelsen.

LSS-boende regleras i exploateringsavtalet och behovet bedöms utifrån dialog med stadsdelsförvaltningen. Planbeskrivningen kompletteras med information om vilka bostäder enligt LSS som planeras.

Parkvägen på allmän plats används idag av Skarpö 2:1 för att nå Hagforsgatan, berörd mark föreslås blir kvartersmark. Rätt till

passagen genom den nya fastigheten kan säkras med ett avtalsservitut som belastar den nya fastigheten till förmån för fastigheten Skarpö 2:1.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att samrådet gett många synpunkter som måste tas i beaktande i det fortsatta planarbetet och inför framtagandet av den slutliga detaljplanen.

Kontoret ser positivt på ett tillskott av 300 nya bostäder i ett attraktivt, centralt och kollektivtrafikhärläge och att cirkulationsplatsen utvecklas till trygga och befolkade stadsrum. Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och bostäderna är viktiga för att uppnå stadens åtagande i Stockholmsöverenskommelsen.

Under samrådet har en intressekonflikt mellan utveckling av stadsmiljö och olägenheter för grannar identifierats. Planförslaget medför intrång i naturmark, ökad insyn och förändringar av befintliga boendemiljöer. Det som behöver vidareutvecklas och bearbetas inför granskningen är främst gestaltningen och olägenheten för radhusområdet. Att bebygga naturmarken är även en förutsättning för att kunna genomföra det urbana stråket Magelungsvägen – Farstavägen och för att bebyggelsen ska bli ekonomiskt genomförbar. Utöver detta finns ett flertal tekniska frågor som behöver studeras och hanteras i fortsatt process såsom buller, översvämningssrisk och risk kopplat till farligt gods.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en utveckling på platsen ligger i linje med vad som anges i översiktsplanen och programmet för Tyngdpunkt Farsta. Ett större tillskott av nya bostäder och utvecklade stadskvaliteter i en växande stad är värden som uppväger förändringar i närmiljön.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras i det fortsatta arbetet. Under granskningsskedet kommer planförslaget att bearbetas.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer i huvudsak följande frågor att studeras vidare och utredningar uppdateras, kompletteras alternativ tas fram:

- Bebyggelsens skala och placering för kvarter A och B ses över för att åstadkomma en mjukare övergång mellan

småhus och flerbostadshus. Placeringen kan justeras när Magelungsvägens bredd minskar.

- Den långa obrutna bebyggelsefronten mot Magelungsvägen studeras vidare. Den kan exempelvis brytas upp i tydligare mindre volymer, gärna med släpp mellan, indragen i bebyggelsens volym, balkongens placering/storlek/antal.
- Bevarande av vegetationen mot radhusområde kommer studeras vidare och förtydligas med syfte att minska insyn och förbättra miljön på bostadsgården.
- Behovet av att reglera buller och utrymningsmöjligheter på plankartan.
- Gatubredd minskar med syfte att minska den totala mängden hårdgord yta och för justering av bebyggelsens placering i kvarter A och B.
- Parkeringslösningar och mobilitetsåtgärder behöver studeras vidare med tanke på den goda tillgängligheten till kollektivtrafik i närområdet.
- Studera hur angöring för Kvarter A och B kan byggas in i bebyggelsestrukturen för att fler träd ska kunna sparas, höga stödmurar mot angränsande fastigheten ska kunna undvikas och för en bättre landskapsanpassning.
- Garagelösning till kvarter C studeras vidare med syfte att undvika stängda höga väggar mot Ekshäradsgatan och mot bostadsgården.
- Se över bebyggelses skala i kvarter C i relation till omgivande taklandskap.
- Planförslagets förenlighet med artskyddsförordningen utreds vidare, kontoret beställer en artskyddsutredning.
- Planhandlingarna och utredningar ses över i enlighet med inkomna synpunkter.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen och att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. Remissinstansernas yttranden redovisas i sin helhet. För samtliga yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2021-07612. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen, dnr 108

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen behöver bearbeta planförslaget gällande riksintresse för kommunikationer Nynäsbanan, miljökvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet gällande buller, förorenade områden, utrymningsmöjligheter och översvämning.

Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter kopplade till naturmiljö, transporter med farligt gods och lågfrekvent buller. Länsstyrelsen lämnar även synpunkter som är av betydelse för planförslagets genomförbarhet kopplat till artskyddsförordningen och biotopskydd.

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse för kommunikationer, Nynäsbanan

Planområdet angränsar till Nynäsbanan som är av riksintresse för kommunikationer. I planhandlingarna framgår det inte hur planförslaget eventuellt påverkar riksintresset. Kommunen behöver till nästa skede visa att planförslaget inte innebär att nyttjandet av anläggningen påtagligt försvåras av utbyggnaden.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

Urban markanvändning och transport och infrastruktur pekas ut som betydande påverkanskällor för Magelungens MKN. Det lokala åtgärdsprogrammet för Magelungen anger att tillkommande belastning i samband med ny exploatering i första hand behöver omhändertas genom en hållbar dagvattenhantering. För att planläggningen ska bli lämplig med hänsyn till MKN vatten behöver kommunen till nästa skede redogöra för vilken volym som krävs för att uppfylla nödvändig dagvattenhantering för allmän platsmark och kvartersmark.

Kommunen behöver redogöra för om dagvattenhanteringen är lämplig att innehålla infiltration och om den valda dagvattenhanteringen behöver anpassas till på platsen förekommande mark- och grundvattenföroreningar.

Kommunen behöver säkerställa nödvändig dagvattenhantering så långt det är möjligt genom avsatt yta i plankartan och/eller med planbestämmelser.

Hälsa och säkerhet

Buller

Trafikbuller från Magelungsvägen och järnvägsbuller från Nynäsbanan påverkar planområdet. Ett stort antal bostäder i kvarter A och B och ett mindre antal i kvarter C behöver bulleranpassas för att klara trafikbullerförordningens riktvärden. Kommunen föreslår att bostäderna utformas genomgående med hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida, alternativt att bostadsytan begränsas till 35 kvm. För kvarter C finns exempel på planlösningar i bullerutredningen (Structor 2023-03-20), men för de mest utsatta kvarteren, A och B, saknas planlösningar i både planbeskrivningen och bullerutredningen. Eftersom planlösningarna är avgörande för att klara trafikbullerförordningen, behöver planbeskrivningen redovisa att det går att få till lägenheter som klarar trafikbullerförordningen genom att visa exempel på planlösningar. Kommunen behöver även reglera bostadsutformningen på plankartan genom planbestämmelser där så krävs.

Eftersom det saknas lagstöd för byggnadsnämnden att pröva en ansökan om bygglov inom detaljplan mot 2 kap. 6 a § PBL och mot trafikbullerförordningen, så behöver kommunen reglera nödvändiga åtgärder, såsom bostadsutformning, i plankartan. För att regleringen ska bli tydlig så behöver det också framgå var i plankartan åtgärderna krävs.

Uteplatser

I planbeskrivningen framgår det inte hur uteplats ska anordnas för de cirka 200 bostäderna i kvarter A. Enligt bullerutredningen (Svensk Akustikpartner AB, 2023-05-14) kan en gemensam uteplats anordnas på innergårdarna som klarar trafikbullerförordningens riktvärden för uteplats om 55 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maximal ljudnivå. Dock framgår av ritningsbilagan till utredningen att maxbullernivåerna från järnvägen överskrider för merparten av gårdsytan. Kommunen behöver redovisa i planhandlingarna var uteplatsen ska anordnas. Eventuella åtgärder för att säkerställa att uteplatsen blir lämplig för sitt ändamål behöver säkerställas i plankartan.

Enligt kommunen kan en gemensam uteplats som klarar trafikbullerförordningens riktvärden anordnas för bostäderna i kvarter C. Detta förutsätter att ett 1,2 m högt tätt räcke uppförs på innergården. Åtgärden behöver regleras i plankartan för att platsen ska bli lämplig för sitt ändamål.

Stomljud

Längs Magelungsvägen går flera busslinjer med tiominutersintervall. Vidare passerar pendeltåg och godståg på Nynäsbanan ca 50 m från bostäderna i kvarter A och B.

Trafikalstrade stomljud kan uppstå från både väg- och spårtrafik. Markens egenskaper har stor betydelse. Enligt planbeskrivningen består marken huvudsakligen av urberg där bostäder medges. Vid järnväg och väg på berg kan ljudet vid särskilda förhållanden fortplantas långa sträckor, mer än hundra meter. Kommunen behöver visa att de bostäder som medges klarar riktvärden för stomljud enligt tillämpbara riktvärden. Kommunen behöver utreda nödvändiga åtgärder i planprocessen, såsom tekniskt utförande av stomme och dämpning i grundläggning. Detta behöver sedan säkerställas i plankartan med planbestämmelser.

Förorenade områden

Inom området finns markföroreningar som överstiger naturvårdsverkets generella riktvärden samt de storstadspecifika riktvärdena. Kommunen anger att de ska göra ytterligare provtagningar inför nästa skede.

Kommunen behöver utifrån framkomna resultat vid utförd miljöteknisk markundersökning samt riskbedömning tydligt beskriva planerade åtgärder och åtgärds mål för området. Vidare behöver kommunens ställningstagande kring föroreningarna framgå.

Säkerhet

Enligt Riskbedömningen (Structor, 2023-04-21) ska utrymning kunna ske från den sida som vetter bort från järnvägen för de nordliga byggnadskropparna. Kommunen behöver reglera åtgärden i plankartan.

Översvämningsrisk

I planförslaget kommer befintliga lågpunkter byggas bort och avrinningen öka från planområdet. Kommunen planerar att lösa avrinningen genom att leda ut vatten till gatorna som ska fungera som flödesvägar. Kommunen behöver visa att planförslaget inte medför negativa konsekvenser för omkringliggande bebyggelse och infrastruktur längs med flödesvägarna samt vid de lågpunkter som vattnet leds till. Vid behov av fördröjning eller andra skyfallsåtgärder inom planområdet behöver kommunen reglera åtgärderna på plankartan.

Kommunen har reglerat höjdsättning av gator i plankartan.

Höjdsättningen följer inte den avrinning som dagvattenutredningen presenterar (Sweco, 2023-03-26). Kommunen behöver säkerställa att vatten från ett 100-årsregn med klimatfaktor kan avrinna enligt föreslagen hantering i dagvattenutredningen.

Råd om tillämpning av 2 kap. PBL

Naturmiljö

En verksamhet eller åtgärd som väsentligt kan ändra naturmiljön, och som inte omfattas av tillstånd- eller anmälningsskyldighet enligt andra bestämmelser i miljöbalken, behöver anmälas för samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken till länsstyrelsen. Länsstyrelsen anser dock att ett samråd om detaljplan kan ersätta detta krav om kommunen hanterar åtgärder och påverkan i detaljplaneskedet. Det aktuella plansamrådet uppfyller detta krav och därför behöver inte åtgärder som väsentligt kan påverka naturmiljön anmälas separat som samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken.

Länsstyrelsen ser positivt på att jätteeiken med en stamdiameter över 1 meter sparas och att kommunen inför planbestämmelser (a1) för detta träd samt för eken nummer 33 med ekticka. Länsstyrelsen vill också upplysa kommunen om att hålträd kan utgöra livsmiljöer för skyddade arter exempelvis fåglar och fladdermöss. Kommunen behöver därmed försäkra sig att avverkning av aktuella hålträd inte utlöser förbuden i artskyddsförordningen.

Transport med farligt gods

Nynäsbanan ligger 30 meter från planområdet. Trots att ett fåtal olyckstyper ger konsekvenser på detta avstånd, innebär den typ av olyckor som kan påverka området att kommunen bör se över om det finns behov av skyddsåtgärder för byggnader som ligger närmast spårområdet, t.ex. obrännbar fasad. Placering av LSS-boende kan också vara viktig att undersöka utifrån ett riskperspektiv, eftersom ett LSS-boende är en svårutrymd verksamhet. För mer information, se Länsstyrelsen Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods.

Kulturmiljö och gestaltning

Det är positivt att kommunen har som ambition att ny bebyggelse gestaltas utifrån en sammanhållen gestaltningsidé med en tydlig relation till stadsdelens arkitektur och struktur. Kommunen bör dock med fördel se över bebyggelsens skala och placering i relation till intilliggande radhus, särskilt i den västra delen av planområdet, för att åstadkomma en mjukare övergång mellan småhus och flerbostadshusbebyggelse.

Lågfrekvent buller

Kommunen har genomfört beräkningar av lågfrekvent buller från tomgångskörning av buss vid det södra punkthuset i kvarter C, som ligger intill en planerad busshållplats. Enligt bullerutredning för kvarter C (Structor 2023-03-20) krävs en tung fasadkonstruktion mot busshållplatsen för att klara Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus för lågfrekvent buller inomhus. Detta bör

framgå av planbeskrivningen och vid behov kan det vara lämpligt med en planbestämmelse för att säkerställa att frågan fångas upp i genomförandeskedet.

Kommunen anger att planförslaget kan medge enkelsidiga bostäder om högst 35 kvm mot Magelungsvägen.. De ekvivalenta ljudnivåerna i kvarter A och B i detta läge ligger på 65 dBA. De maximala ljudnivåerna här uppgår till 88 dBA. Trots att planförslaget i denna del uppfyller trafikbullerförordningens riktvärden utgör enkelsidiga bostäder mot en sådan ljudmiljö ingen god boendemiljö och det finns risk för hälsopåverkan, särskilt vid långvarig exponering. Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga att inte medge enkelsidiga bostäder i detta läge.

Förorenade områden

Kommunen bör bedöma om närliggande objekt som finns i länsstyrelsens databas över potentiellt förorenade områden, EBH-stödet kan påverka området negativt och om det kan krävas åtgärder för att minska påverkan.

Övriga synpunkter av betydelse för planens genomförbarhet

Ljudnivåer för bostäder inomhus

Bullerutredningarna anger att de maximala nivåerna från tung trafik på Magelungsvägen och spårtrafik på Nynäsbanan ligger omkring 83-85 dBA och som högst uppgår till 88 dBA vid fasad. Dessa höga ljudnivåer kan innebära svårigheter rent tekniskt att uppnå Boverkets byggregler, BBR, gällande ljudnivåer för bostäder inomhus. För att minska behovet av fasad- och fönsterförstärkningar i planens genomförande kan kommunen se över byggnadernas placering och/eller användningsområde. Genom att ändra placeringen så att byggnader kommer bort från ljudkällan kan ljudnivåer minska. Kraven på förstärkning av fasad och fönster kan också minska om användningsområdet ändras från bostäder där maxnivåerna är som högst.

Artskyddsförordningen

Inom planområdet har flera olika fågelarter noterats. Alla fåglar omfattas av bestämmelserna i 4 a § artskyddsförordningen. I och med detta bör kommunen komplettera handlingarna så att det framgår att planförslaget inte aktualiserar förbudet enligt artskyddsförordningen för fågelarter i området. I planhandlingarna bör även kommunens bedömning kring påverkan på artskyddet framgå. Förbudet mot att störa vilda fåglar, vid genomförande av en detaljplan, bör inte ses som ett individskydd och gäller därmed inte om störningen saknar betydelse för att bibehålla eller återupprätta populationen på en tillfredsställande nivå särskilt

utifrån ekologiska, vetenskapliga och kulturella behov. Vidare instämmer Länsstyrelsen dock med kommunens bedömning att förbuden i artskyddsförordningen, gällande blåsippa och liljekonvalj, inte utlöses av planförslaget.

Biotopskydd

Inom planområdet finns en allé med lönnar som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap. 11 § miljöbalken. Exempel på sådan skada som kan vara förbjuden är kraftigare beskärning, markkompaktering, schaktning invid rotzon samt avverkning. För att avverka alléträd som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna enligt planförslaget krävs dispens. Dispens söks hos Länsstyrelsen. Vidare delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att den aktuella trädraden med körsbärsträd inte omfattas av det generella biotopskyddet. Detta då träden inte kan noteras på ortofoton från 1995 samt att träden har en stamdiameter under 20cm.

Undersökning av miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Om planförslaget riskerar att utlösa förbuden i artskyddsförordningen, går det dock inte att utesluta betydande miljöpåverkan orsakat av planens genomförande. Kommunen behöver därför bedöma och visa att planförslaget inte utlöser förbuden i artskyddsförordningen.

Trafikförvaltningen, dnr 67

Detaljplaneförslaget överensstämmer med RUFS 2050. Inom planområdet finns busshållplatser. Tunnelbana och pendeltåg finns inom 700 meters gångavstånd vilket överensstämmer med trafikförvaltningens riktlinjer i RiPlan.

Eftersom planområdet innehåller förändringar i väginfrastrukturen som trafikerar av flertalet busslinjer är det positivt att planbeskrivningen anger gaturummet bland annat möjliggör för att prioritera kollektivtrafiken. Region Stockholm vill dock framhäva att ombyggnaden av cirkulation till korsning behöver ses i ett större sammanhang för busstrafiken. I projektet Nordmarksvägen vid Farsta strand som under 2024 går in i byggskede tas en vändyta för busstrafiken på Ullerudsbacken bort. Istället planeras fler busshållplatser på Magelungvägen vid Farsta strand samt möjlighet att vända vid Mårbackagatan/Magelungsvägen i ena riktningen. Regionen har med anledning av detta efterfrågat en vändfunktion i andra riktningen där cirkulation vid Magelungsvägen/Ågesta Broväg diskuterats. Regionen vill därför lyfta att Stockholms stad

behöver planera en sådan funktion i dialog med regionen innan fler vändmöjligheter tas bort, ett alternativ som finns idag är att vända i Farstarondellen.

Avseende utformningen för busstrafiken är det positivt att trafikutredningen nämner att RiGata-buss ska följas och att bussprioritering kan planeras in då det under vissa tider idag kan förekomma köer på platsen. Signalprioritering för busstrafiken bör även kunna göras på platsen. Regionen ser gärna att detta kan lyftas in i planbeskrivningen alternativt att hänvisa trafikutredningen. Regionen välkomnar en vidare dialog kring utformningen för busstrafiken inom planområdet så att den uppfyller Regionens riktlinjer.

Störningar och risker – busstrafik

Buller från accelererande bussar vid busshållplatser bör lyftas i planbeskrivningen. För busstrafik är det ofta lågfrekvent buller som orsakar störning till omgivningen. Risken för bullerstörning är störst vid hållplatser, särskilt i uppförsbacke, där bussar står på tomgång eller accelererar vid start från hållplats. Region Stockholm önskar att denna info kommer med i planbeskrivningen så att problemet beaktas i det kommande plan-/byggarbetet.

Storstockholms Brandförsvär, dnr 47

Då SSBF för tillfället har dåligt med resurser har vi inte hunnit granska ärendet i detalj, men lämnar nedan korta medskick kopplat till planärendet med ert diarienummer 2021-07612.

I ärendet vill vi påminna om att området kan vara utsatt för risker med transporter av farligt gods, från Nynäsbanan och eventuellt även Magelungsvägen.

Vi råder er generellt att ta del av våra vägledningar för att få övergripande stöd avseende förutsättningar och möjligheter till räddningsinsatser. Vägledningar hittar ni på vår hemsida [Vägledningsdokument och föreskrifter - Storstockholms brandförsvär](#).

SSBF har regelbundna Plan-dropin tillsammans med SBK, där frågor kopplade till insats och riskhantering kan diskuteras.

Trafikverket, dnr 98

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på remiss från Stockholms stad, stadsbyggnadskontoret. Trafikverket yttrar sig i egenskap av väghållare, ansvarig myndighet för den långsiktiga

infrastrukturplaneringen och ansvarig myndighet för riksintresse för kommunikationer.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ny bebyggelse med cirka 300 bostäder, LSS-boende, en mindre park samt verksamhetslokaler vid den nuvarande cirkulationsplatsen mellan Farstavägen, Magelungsvägen och Hagforsgatan i Farsta strand. Planförslaget innebär att Magelungsvägen flyttas närmare Nynäsbanan längs en sträcka på ca 150 m. Del av plangränsen går i fastighetsgräns till Trafikverkets järnvägsfastighet.

Riksintresset Nynäsbanan

Planförslaget berör Nynäsbanan, som är riksintresse för kommunikationer och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet av anläggningen. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen och innefattar även framtida utbyggnadsbehov. Riksintressena och eventuell på-verkan på dessa bör framgå av planbeskrivningen. Hänsyn måste också tas till riksintressets influensområden.

Trafikverket kan inte utesluta att riksintresset Nynäsbanan inte påverkas av den föreslagna exploateringen. För att detaljplanen ska kunna realiseras be-höver staden tydligt visa för Trafikverket att exploateringen är genomförbar och att exploateringen inte innebär någon risk att Nynäsbanan påverkas.

Dagvatten

Den planerade dagvattenhanteringen behöver förtydligas, det är otydligt hur dagvattnet från norra sidan Magelungsvägen ska tas om hand för att färdas till södra sidan där det ska anläggas skelettjordar.

Buller

Den aktuella platsen är utsatt för höga bullernivåer, både ekvivalenta och maximala nivåer. Trafikverket instämmer inte i slutsatserna i bullerutred-ningen att vägtrafiken är den största bullerkällan, maximala ljudnivåer kom-mer från järnvägen. I redovisningen av ekvivalenta nivåer behöver buller från järnvägen särredovisas.

Handlingarna saknar redovisning av planlösningar för planerade bostäder, vilket gör det svårt att avgöra om man uppfyller riktvärdena med rätt antal rum mot tyst sida. Trafikverket bedömer det som svårt att klara maxnivån på 70 dB på tyst sida och även svårt att klara en uteplats som klarar max 70 dB för de östra husen. Staden behöver förtydliga hur man avser att klara riktvär-den inomhus och på eventuella uteplatser.

Ytterligare avtal, tillstånd mm

Exploatering som kan komma att påverka Trafikverkets vägar och anläggningar behöver säkerställas genom avtal mellan kommun och Trafikverket. På grund av närheten till Nynäsbanan anser Trafikverket att ett avtal gällande bevakningsuppdrag ska tecknas mellan Trafikverket och Stockholms stad innan detaljplanen antas. I ett senare skede tecknas även ett genomförandeavtal. Avtal behövs för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten, dnr 71

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

Farsta stadsdelsnämnden, dnr 107

Förvaltningen är sammantaget positiv till föreslagen bebyggelse och till att den överdimensionerade cirkulationsplatsen försvinner och förändras med en ny trafiklösning. Husens placering i direkt anslutning till trottoarer bryter mot Farstas byggnadsstruktur. Det bidrar till förnyelse och blir en ny årsring i stadsdelen.

Mindre bra är att förslaget innebär att en mycket stor andel naturmark, skyddsvärda och värdefulla träd och andra gröna värden i stor mängd försvinner. Detta påverkar ekologiska funktioner och ger negativa konsekvenser för miljön.

Det finns en del otydligheter i förslaget som exempelvis att det möjliggörs för LSS-bostäder men inte var eller hur många. På plankartan saknas bestämmelse för hur många våningar ett av terrasshusen får ha liksom antalet våningar för punkthuset i kvarter C. I planförslaget står det att bostadsgårdarna hålls fria från bilar men på plankartan under rubriken *Begränsning av markens utnyttjande*: Parkering medges inte med undantag för rörelsehindrade och bilpoolsbilar. Det är oklart om bostadshusen planeras vara 3 till 8 våningar höga eller 4 till 8 våningar. Både planbeskrivning och plankarta behöver korrekturläsas.

Ny bebyggelse

Förvaltningen har inga invändningar mot föreslagen utformning av bebyggelsen. Förutsättningarna är goda för att området utvecklas till ett attraktivt stadsrum med bostäder, verksamhetslokaler och ny trafiklösning.

I Farsta är fördelningen av hyresrätter och bostadsrätter relativt jämn men med något fler hyresrätter. I förslaget föreslås fördelningen av upplåtelseformerna ha en övervikt av bostadsrätter

vilket jämnar ut fördelningen något i stadsdelen. Det ser förvaltningen som positivt.

I förslaget nämns att ett LSS-boende ska ingå i den nya bebyggelsen. Förvaltningen har vid tidigare tillfälle anmält önskemål om en gruppboende enligt LSS med sex lägenheter samt personalutrymmen och gemensamhetsytor. Boendet bör vara i bottenvåning då boendeformen ställer särskilda krav på exempelvis takhöjd. Det är även anmält ett behov av 11 servicebostäder samt en lägenhet för personalutrymmen och gemensamhetsytor. Vi bedömer dock att det är oklart om förslaget innehåller både gruppboende och servicelägenheter enligt LSS och i så fall var de ska placeras.

Uppförandet av kvarter A och B innebär att naturmark med högt naturvärde och betydelse för den biologiska mångfalden försvinner längs med Magelungsvägen och järnvägen. Två träd ska stå kvar och skyddas med planbestämmelse. Naturmarkskaraktären ska sparas mellan radhusen och den nya bebyggelsen och en planbestämmelse finns (n2). Bestämmelsen anger dock endast att befintliga marknivåer och vegetation sparas så långt som (det är) möjligt. Förvaltningen förmodar att det inte blir mycket kvar av vegetationen när bygg- och anläggningsskedet kommer igång. För att minska insynen från den nya bebyggelsen till några av radhusen bedömer vi att en generös nyplantering av träd och buskar behövs.

Kvarter C uppförs på kuperad naturmark som har ett påtagligt naturvärde med stora uppvuxna träd. Stockholms stad bekostade friställning av ekar i området så sent som 2020. Förvaltningen bedömer att inga befintliga träd kommer att kunna sparas mellan husen. Förutom husen längs gatorna så kommer föreslaget garage under gården vara orsak till att ingen grönyta kommer att kunna sparas.

Idag finns det en asfalterad parkväg från Ekshäradsgatan 81 upp till Hagforsgatan-Magelungsvägen. Gångvägen är både på parkmark och fastighetsmark. Delen som idag är på parkmark kommer att hamna på ny fastighetsmark. En omdragning av gångvägen behövs och en lösning för att passage över fastighetsmarken ska vara möjlig.

Förvaltningens erfarenheter av stadsodling visar att personer som odlar i liten skala, som exempelvis i pallkragar, gärna gör det tillsammans med andra och nära bostaden. Vi föreslår därför att det bör finnas möjlighet till odling på bostadsgårdarna. Ett alternativ kan vara odlingsmöjligheter ordnas på hus med takterrasser.

Enligt plankartan tillåts parkering för rörelsehindrade och bilpoolsbilar på bostadsgårdar. Förvaltningen anser att det är olämpligt med biltrafik på gårdarna och att detta bör kunna lösas på ett bättre sätt.

Park

Förvaltningen anser att förslaget att bevara och snygga till parkmarken i den östra delen av planområdet är bra. Området är idag igenvuxet. En ordentlig gallring av träden, mest lönnar, framför det idag dolda berget kommer att göra området till ett parkrum att vilja vistas i. Med en utglesning av träden blir det också en tryggare grönyta.

Förvaltningen har inga betänkligheter om att lönnallén längs Farstavägen tas ner. Det är positivt om träden ersätts med mindre och mer passande träd vid gång- och cykelbanan. Vi bedömer inte att lönn är ett lämpligt träd i en ny allé utan ser hellre ek som kompensation för de stora ekar som kommer att behöva tas ner.

Körsbärsträden mitt i Farstavägen som kommer att fällas är i dåligt skick. Tre av sju träd är döda varför det inte är någon förlust att ta bort dem enligt förvaltningen.

Gator, trafik och parkering

Gatustrukturen förändras för alla olika trafikslag med genomförande av planförslaget. Trafikfrågor är inte ett uppdrag för förvaltningen men vi har några synpunkter och kommentarer på förslagen och förändringarna. Framkomligheten för cykel- och gångtrafik är idag dålig och det är svårt att få en överblick av området. Situationen kommer att förbättras väsentligt med omdaningen av platsen med mer utrymme för cyklister och gående, vilket förvaltningen ser som positivt.

Parkeringsstalet för bilar är 0,5 parkeringsplatser per lägenhet vilket förvaltningen finner något högt med tanke på den goda tillgängligheten till kollektivtrafik i närområdet. All parkering anordnas i garagen på kvartersmark. Förvaltningen saknar dock redovisning av parkeringsplatser för rörelsehindrade. Förvaltningen förutsätter att stadens riktlinjer för tillgänglighet följs, *Stockholm – en stad för alla*. Det saknas också uppgift om hur många parkeringsplatser som ryms i vart och ett av garagen.

Det är begränsat med angöringsplatser i förslaget. Angöringsmöjligheter behövs för fler än sopbilar och verksamheternas varuleveranser i kvarteren. Näthandeln ökar och många får sina matvaror och andra inköp levererade hem till

bostaden. Angöring behövs också för exempelvis hemtjänst, färdtjänst och taxi.

Infarten till bottenvåningsgaraget i kvarter B och till garaget i kvarter A sker från Ekshäradsgatan och löper längs baksidan på det västra huset i kvarter A. I kvarter C är garageinfarten från Hagforsgatan och går vid kortsidan av det södra terrasshuset. Förvaltningen tycker att samrådsförslaget är svårt att förstå beträffande garagens utformning och har därför svårt att bedöma dem. Ett par illustrationer hade gjort det enklare att förstå.

Förvaltningen saknar en tydlig redovisning av cykeltal och cykelparkering. En del av cyklarna kan placeras på gårdarna men det behövs framför allt platser inomhus i cykelrum eller i garagen.

Avfallshantering

Avfallshanteringen är allmänt beskriven i förslaget. Kvarteren har olika lösningar med kärl och/eller bottentömmande behållare. Kärl kommer att stå i miljörum men information om vilka fraktioner som avses sorteras saknas. Kärlen ska dras över gång- och cykelbana till sopbilens angöringsficka vilket förvaltningen ser som en dålig lösning. Avfallshanteringen kommer att studeras vidare i nästa skede. Förvaltningen anser att det hade varit bra om mer färdiga lösningar hade presenterats i förslaget. Vi betonar också vikten av att alla avfallsfraktioner bör kunna sorteras.

Konsekvenser av förslaget

Förvaltningen ser det som en stor negativ konsekvens att skogspartier, grönytor och träd försvinner till fördel för bostadsbebyggelse. Förslaget främjar inte den biologiska mångfalden utan minskar den i området. Planområdet är del av ett område med betydelsefulla kommunala spridningssamband för arter som lever i ädellövträdsmiljöer. Av den stora mängden värdefulla träd som finns i skogspartierna kommer endast 11 träd, varav 7 ekar sparas. Det föreslås att cirka 17 nya träd ska planteras på allmän platsmark vilket borde vara många fler. I planförslaget bedöms inte konsekvenserna för spridningssambandet som så allvarliga då de viktigaste delarna av sambandet ligger väster och söder om planområdet. Samtidigt innebär det att ett redan svagt samband försvagas ytterligare vilket förvaltningen bedömer som negativt.

Barnkonsekvenser

Förvaltningen och stadsbyggnadskontoret är överens om att det inte ska uppföras någon förskola i planområdet. Detta för att det är mycket begränsade möjligheter att skapa en bra utemiljö för förskolebarn, bostadsgårdarnas ytor räcker inte till. En förskola

kommer att placeras inom kommande planprojekt vid Ågesta Broväg–Magelungsvägen om behov finns.

Grönkompensation

Förvaltningen anser att grönkompensation med plantering av träd och buskar bör göras i anslutning till planområdet men också på andra platser i stadsdelen eftersom kompensationsbehovet är stort. Förutom plantering av träd är ett förslag till lämplig åtgärd meandering² av Forsån. Andra åtgärder förvaltningen föreslår är mulmholkar och insektshotell. Ytterligare grönkompensation får studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, dnr 74

Synpunkter i punktform:

- Dagvattenhanteringen för allmän platsmark behöver uppfylla stadens åtgärdsnivå för dagvattenhantering.
- Ekologiska kompensationsåtgärder bör utredas och förslag redovisas i det kommande planarbetet.
- Det bör studeras om fler skyddsvärda träd kan sparas.
- Bullerutredningarna bör kompletteras utifrån de synpunkter som lämnas i yttrandet nedan.
- Risken för stomljud och vibrationer bör utredas och högsta tillåtna nivåer i bostadsrum bör säkerställas genom planbestämmelse.
- Planhandlingarna bör redogöra för förekomsten och hanteringen av påträffad parkslide.
- En underrättelse om påträffad markförorening ska skickas in till miljöförvaltningen.

Miljöförvaltningen har tidigare lämnat underlag för bedömning av miljö- och hälsofrågor som ansågs viktiga att utreda för aktuell detaljplan. De viktigaste frågorna som togs upp då var buller, naturvärden och dagvatten. MHN bedömer att framför allt omhändertagandet av dagvatten på allmän platsmark samt påverkan och kompensation för ekologiska värden behöver utredas i det fortsatta planarbetet. Ett antal kompletteringar behövs även enligt nämnden gällande buller och stomljud. Synpunkterna beskrivs mer ingående nedan.

Dagvatten

För allmän platsmark, som till stor del kommer att utgöras av vägarnas nya dragning, kommer åtgärdsnivån kunna uppnås till 68%, utifrån den dagvattenhantering som nu föreslås. Utredningen anger att det ska studeras hur en större andel av de nya vägytorna ska kunna omhändertas enligt åtgärdsnivån. MHN välkomnar detta och anser att detaljplanen ska möjliggöra för att åtgärdsnivån

uppnås för de nya vägarna i sin helhet. Högtrafikerade bilvägar är en stor källa till föroreningar i dagvattnet och en typ av markanvändning som i stadens dagvattenstrategi pekas ut som ”ytor i särskilt fokus”. MHN ser det som särskilt viktigt att åtgärdsnivån tillämpas när den här typen av ytor byggs om. Att vidta reningsåtgärder i den befintliga trafikmiljön är betydligt svårare såväl tekniskt som ekonomiskt. Miljöförvaltningen bedriver tillsyn mot väghållare med målet om att dagvattnet från befintliga vägar med mer än 10 000 fordon per dygn ska renas för att säkerställa vattenkvaliteten i stadens vattenförekomster. Magelungsvägen har en trafikering om minst 10 000 fordon per dygn, varvid reningsgraden behöver säkerställas. Om rening av vägar med mer än 10 000 fordon per dygn inte ordnas vid ombyggnation kan miljöförvaltningen på sikt istället komma att ställa krav på rening av dagvattnet från vägen genom sin tillsyn. Behovet av omhändertagande stärks också utifrån att ledningssystemet nedströms har bristande kapacitet. Dagvattenutredningen anger att det med anledning av detta med stor sannolikhet kommer att krävas ytterligare fördröjningsåtgärder.

Om det av ytmässiga skäl inte går att få till ett omhändertagande som motsvarar åtgärdsnivån anser MHN att det är motiverat att se över om andra ytor i planområdet istället kan minska, för att skapa plats för ett hållbart omhändertagande. Alternativt att man ser över om närliggande delar av Magelungsvägens vägdagvatten kan renas i hållbara system, t.ex. skelettjordar, som en kompensation för eventuella avsteg i planområdet.

Enligt dagvattenutredningen kommer föroreningsbelastningen på Magelungen att minska jämfört med nuläget och miljökvalitetsnormerna kommer inte äventyras, även om avstegen görs. MHN vill tydliggöra att åtgärdsnivån är stadens långsiktiga sätt att kunna klara miljökvalitetsnormerna i stadens vattenförekomster. Att tillämpa åtgärdsnivån som ett minimikrav i ny- och större ombyggnation gör att man i vissa projekt, såsom vid exploatering av naturmark, inte kommer uppnå en förbättring jämfört med nuläget, medan man i andra projekt, som vid omvandling av industri- och vägmark, istället uppnår en desto större förbättring jämfört med nuläget. Dessa fall då kraftig förbättring uppnås skapar utrymme för de projekt där förbättringar inte kan nås, trots uppfyllande av åtgärdsnivån. Därför är det enligt MHN inte acceptabelt med avsteg från åtgärdsnivån annat än i undantagsfall, särskilt inte när det gäller ytor som pekats ut som särskilt förorenande i stadens dagvattenstrategi, vilket är fallet med delar av gatorna i planområdet, där stora förbättringar är möjliga.

Enligt dagvattenutredningen bör det vara möjligt att leda dagvatten från en del av planområdet till den nya dagvattendammen som föreslås i det Lokala åtgärdsprogrammet för Magelungen. MHN föreslår att staden undersöker om dammen skulle kunna anpassas för att ta hand om och rena dagvatten från vägbanorna och medföra ett extra reningssteg för vägdagvattnet. Dialog med SVOA rekommenderas.

För kvartersmark ska dagvatten omhändertas enligt åtgärdsnivån genom rening och fördröjning i växtbäddar och gröna tak. MHN önskar att det tydliggörs hur dagvatten från de tak som inte lutar mot innergården ska kunna omhändertas, då förgårdsmark mot gatan saknas. Vidare får MHN andra värden för den erforderliga fördröjningsvolymen för kvartersmark än vad utredningen redovisar i tabell 5.3 och 5.6. Beräkningarna bör ses över.

Naturvärden

Planförslaget innebär att ett område som enligt naturvärdesinventeringen (NVI) har höga naturvärden och område som har påtagliga naturvärden kommer att försvinna helt. Detta innebär enligt NVI stora negativa konsekvenser för naturmiljön i området. Det finns inom planområdet inga större möjligheter att kompensera för detta då ytor saknas. Enligt MHN kan det komma att behövas relativt omfattande kompensationsåtgärder i planområdets närhet. Planförslaget innebär att mark där det tidigare utförts naturvårdsåtgärder, i form av faunadepåer och friställande av ek, kommer att bebyggas. I kommande arbete med kompensationsåtgärder anser MHN att det bör vägas in att tidigare utförda naturvårdsåtgärder tas bort, vilket bör leda till att kompensationsåtgärdena för det här projektet blir mer omfattande. För att kompensera för värden som förloras bör kompensationsåtgärdena enligt MHN inriktas mot åtgärder som främjar ädellövskog. För att kunna bedöma planens påverkan på ekologiska värden är det nödvändigt att till granskningsskedet redovisa förslag på kompensationsåtgärder.

En allé bestående av sju lönnar kommer att tas ned. MHN anser att de bör ersättas av en ny allé, företrädesvis med lönn eller annat ädellövslag för att behålla dess ekologiska funktion. Planförslaget innebär vidare att två av tre träd av naturvärdesklass 1 kommer att tas ned. MHN anser att man i det kommande planarbetet bör detaljstudera om fler träd av klass 1 och/eller 2 kan sparas. Särskilt bör träden i planområdets västra del studeras, då de enligt NVI har betydelse för ett lokalt spridningssamband för eklevande insekter. I detaljplanens start-PM anges att *"Förslaget ska ta hänsyn till*

ekologiska spridningssamband samt främja biologisk mångfald”
vilket bör ge stöd för ytterligare ekologiska anpassningar.

En fågelinventering har utförts och resultatet ska redovisas i det kommande planarbetet. Planhandlingarna behöver i granskningsskedet redovisa vilka eventuella skyddsåtgärder som måste utföras för att inte utlösa förbuden i artskyddsförordningen.

Trafikbuller

MHN är överlag positiv till vald bebyggelsestruktur som möjliggör för en god ljudmiljö trots det bullerutsatta läget. För kvarteren Brabo och Wallenstam uppgår ljudnivåer mot Magelungsvägen till som mest 65 dBA ekvivalent nivå. Bullerutredningen (Svensk akustikpartner, 2023) anger att minst hälften av bostadsrummen kan orienteras mot en ljuddämpad sida, alternativt att bostäder mot Magelungsvägen kan vara små (<35 m²) för att klara trafikbullerförordningen. MHN anser att lägenheter som vetter mot Magelungsvägen bör utformas som genomgående, då enkelsida lägenheter mot 64-65 dBA enligt nämndens mening inte är att anse som en god boendemiljö.

MHN vill lämna följande ytterligare synpunkter gällande buller:

- För kvarter Brabo och Wallenstam föreslås tekniska lösningar, såsom täta balkongräcken eller insynsskydd, i vissa lägen för att ordna en ”ljuddämpad sida”. Det behöver framgå hur många bostäder som behöver dessa avsteg från förordningen, samt att det ska framgå på plankartan var åtgärderna behövs.
- Bullerutredningen (Svensk akustikpartner, 2023) bör använda Trafikverkets prognos för antalet godståg år 2040.
- Samma utredning bör tydligare redovisa var uteplatser kan ordnas som klarar riktvärdena. Utredningen bör även kompletteras med buller från reflektioner från Erik Wallins kvarter.
- Det behöver redovisas planlösningar för kvarter Brabo och Wallenstam som visar hur trafikbullerförordningens riktvärden kan innehållas.
- Plankartan bör reglera de bullerskydd som föreslås för att klara trafikbullerförordningens riktvärden på uteplatser.
- MHN ser att de höga ljudnivåerna, ekvivalenta och maximala, kommer kräva en tung fasadisolering för att klara riktvärden i BBR för buller inomhus. Lämplig dimensionering bör studeras i det fortsatta arbetet.
- Bostäder intill busshållplatsen (Structor, 2023) bör enligt MHN utformas genomgående med sovrummen vända mot innergården, p.g.a. buller från busshållplatsen.

Bostäder kommer att placeras intill Magelungsvägen och inom 50 meter från Nynäsbanan. MHN anser att en bedömning av risk för stömljud och vibrationer från spår- och vägtrafik bör redovisas till granskningsskedet. Bestämmelser om högsta tillåtna stömljuds- och vibrationsnivåer bör införas i plankartan.

Invasiva växter

Enligt NVI (Ekologigruppen, 2022) förekommer växten parkslide i en del av planområdet som ska bli kvartersmark. MHN vill upplysa om att parkslide är en kraftigt invasiv art som bör hanteras på ett sätt som undviker risk för spridning. Artens utbredning i planområdet bör beskrivas tydligare och visas på karta. Planbeskrivningen bör beskriva förekomsten av parkslide och hur det ska hanteras i genomförandet. Utgångspunkten med parkslide är att mark där arten växer bör lämnas orörd för att minimera risken för spridning. Om markarbeten ska utföras inom eller i angränsning till beståndet, behöver saneringsåtgärder göras innan markarbeten påbörjas. Om jordmassor schaktas bort där parkslide ingår bör massorna köras till destruktion. Växten bör inte bekämpas med röjning eller annan metod som riskerar att lämna växtdelar kvar i marken. Nämnden anser att en strategi tas fram för hanteringen av parkslide samt att ansvaret för hantering parkslidet tydliggörs inför granskning.

Förorenad mark

Halter av föroreningar över riktvärden för känslig markanvändning har påträffats inom planområdet. MHN instämmer med markundersökningarnas rekommendation att i det kommande planarbetet utföra fördjupade markundersökningar för att avgränsa föroreningarna. Nämnden rekommenderar en planbestämmelse om att startbesked inte får ges innan föroreningar har avhjälpats eller markens lämplighet för bebyggelse har säkerställts genom skydds- och säkerhetsåtgärder.

När det upptäcks en förorening som kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön ska enligt 10 kap. 11 § miljöbalken fastighetsägaren eller brukaren av fastigheten genast underrätta miljöförvaltningen i egenskap av tillsynsmyndighet. Det krävs också som huvudregel anmälan till nämnden enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd innan man vidtar en åtgärd för att avhjälpa en föroreningsskada senast 6 veckor innan saneringsarbetet påbörjas. Blankett finns på <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/mark--och-gatuarbeten/forerenad-mark/>.

Tillsynsmyndigheten bedömer om markföroreningsfrågan utretts och hanterats i tillräcklig utsträckning. Tillsynsmyndigheten behöver godkänna tillämpning av både platsspecifika och storstadsspecifika riktvärden (PSRV, SSRV) för områden där dessa avses användas.

Trafikkontoret, dnr 63

Trafikkontoret ser positivt på planens ambitioner att knyta ihop delar av Farsta och tillägg av bostäder i ett relativt kollektivtrafikhögt läge.

Magelungsvägen är en viktig länk i stadens primära vägnät och framkomligheten längs vägen behöver upprätthållas även när nya funktioner tillkommer längs vägen.

Planbeskrivningen är delvis lite svårläst. Flera sektioner och någon karta har väldigt dålig upplösning (ex sid 14 och 31).

Parkering och angöring

Det föreslås angöringsfickor längs Magelungsvägen, både söder och norr om korsningen med Farstavägen. Parkeringsfickorna föreslås lösa angöringsfunktion för entréer och i några fall även parkering för rörelsehindrad, avfallshantering och varuleveranser till verksamheter. Med hänsyn till Magelungsvägens viktiga funktion för den regionala trafiken i södra Stockholm är det viktigt att den genomgående trafiken inte påverkas mer än nödvändigt och att angöringssträckor längs vägen minimeras. Det är positivt att det i planen uttrycks att angöringsfickorna kommer att göras extra rymliga. Där angöringsfickorna ska lösa flera funktioner är det också viktigt att deras längder dimensioneras så att det är möjligt för de olika funktionerna att samexistera (med undantag för fall där det uppenbart går att separera användningen i tid). Exempelvis sophantering och RH-parkering kan inte ske på samma utsträckning utan fickan behöver inrymma båda funktionerna, detta för att säkerställa angöringsfunktionerna och framkomligheten längs Magelungsvägen.

I planmaterialet saknas angivet cykelparkeringstal och resonemang kring detta. Ett cykelparkeringstal i enlighet med stadens riktlinjer bör arbetas in i den fortsatta planprocessen.

För bilparkering anges att det lägesbaserade parkeringstalet för planen är 0,5 bilplatser per lägenhet. Trafikkontoret anser att det lägesbaserade parkeringstalet är rimligt. Kontoret saknar information om och på vilket sätt planen använder sig av stadens riktlinjer för gröna parkeringstal. Inriktning för gröna- och projektspecifika parkeringstal bör studeras närmare i det fortsatta planarbetet i enlighet med stadens styrdokument.

Gator

Planområdet sträcker sig över Magelungsvägen som har en viktig funktion i stadens övergripande vägnät. Magelungsvägen ingår som del i det primära vägnätet och länken mellan Farsta Strand och Farstarondellen är ett av vägens mest trafikerade avsnitt. Det är viktigt att framkomligheten på Magelungsvägen hålls på en god nivå med hänsyn till dess betydelse som tvärförbindelse i söderort.

En överenskommelse träffades år 2014 mellan Trafikverkets region Stockholm, Trafikförvaltningen, Stockholms stads Trafikkontor, Solna stad och Nacka kommun gällande planering och åtgärder för regional framkomlighet. Syfte med överenskommelsen är att säkerställa att förbindelserna inom det utpekade primära vägnätet är framkomliga under hela resan för resenärer, oavsett trafikslag, och yrkestransporter, med målet att person- och godstransporter i regionen ska vara framkomliga och pålitliga.

Trafikkontoret anser att planmaterialet brister i att redovisa Magelungsvägens trafikala funktion och betydelse. I trafikutredningen saknas beskrivning av Magelungsvägens centrala roll i stadens övergripande vägnät och i det primära vägnätet.

Vidare saknar Trafikkontoret en tydligare redovisning av trafikanalysen där presentation med kartor för kölängder, fördröjning och statistik för de olika alternativens effekter för trafiken saknas. PM för den genomförda trafikanalysen bör utgöra bilaga för planens trafikutredning för att på ett tydligt och transparent sätt synliggöra alternativens påverkan på framkomligheten i vägnätet. Även de olika alternativens påverkan för busstrafiken bör redovisas.

I trafikutredningen redovisas tillåtna fordonslängder medan bärighetsklassning saknas. Trafikkontoret anser att även bärighetsklassning för berörda vägar bör presenteras i planmaterialet.

Plangränser

De allmänna gatorna har i plankartan givits användningarna GATA1 och GATA2. Gatornas gatusektioner låses delvis fast genom att det specificeras att GATA2 ska ha cykling i blandtrafik.

Trafikkontoret anser att den detaljerade utformningen av gatuutrymmet inte bör fastslås i detaljplanen och att detaljplanen istället bör medge att gatuutformningen är anpassningsbar över tid.

De detaljerade bestämmelserna för GATA1 och GATA2, utöver lokalgata/huvudgata, bör utgå.

Landskap

Det skydd som planen ger för värdefull naturmark och värdefulla räcker inte. Parkmark skulle utgöra bättre skydd. Det är olyckligt att tillåta djupare hus i den smalare delen av detaljplanen där naturmark ska skyddas. Sektionen för Kvarter A (planbeskrivning sid 34) visar en platt gård och nya höjder där naturmark ska sparas vilket är realistiskt ritat. Att spara natur här blir svår. Inte minst byggnation av garaget riskerar att påverka naturmarken.

Avseende skyfallsvatten så bör höjd tas inom detaljplanen för att hantera ökade mängder vatten som planeras ledas mot parkmark längs Magelungen (Stadsdelsparken Farsta strandpark) från Ekhäradsgatan och Rödkindavägen. Båda gatorna ansluter till entréer till parken där investeringar är planerade att genomföras under 2023. Se rödinringade områden på bild nedan.



Bild: Trafikkontorets planerade skyfallsåtgärder på parkmark i området illustreras med röda inringningar.

Belysning

Planbeskrivningens sektioner:

- Sektion B-B Magelungsvägen. Där behöver det finnas utrymme i bakkant av gångbana vid huset för placering av belysningsstolpar.
- Sektion E-E Farstavägen. Vänstra sidan, där ska stolpar placeras i trädzonen för att ge bästa belysningen av gatan och GC-vägen.
- Sektion F-F Hagforsgatan. Föreslagen placering av stolpar hamnar för nära kantsten enligt illustration.

PM Programhandling Bilaga 2:

- Sektion B-B Magelungsvägen. Skyddsremsa på höger sida får inte understiga 1,05m i bredd då en smalare bredd än det inte tillåter att belysningsstolpar placeras där då.
- Placering av belysning på Hagforsgatan måste studeras vidare i kommande projektering.

Stockholms stadsmuseum, dnr 64

Stadsmuseet bedömer att det aktuella planförslaget i princip är möjligt att genomföra, dock med hänsyn taget till nedanstående synpunkter.

Befintlig cirkulationsplats har vissa kulturhistoriska värden som ett exempel på stads- och trafikplaneringen i de nya tunnelbanestadsdelarna, men de bedöms inte vara av sådan dignitet att de motiverar ett bevarande. Däremot har platsen idag en medvetet grönskande och terränganpassad karaktär som det är viktigt att värna om. Föreslagen plan innebär inte bara att ny bebyggelse tillkommer i ett tidigare obebyggt landskap, den riskerar också att öka andelen ren gatumark, försvåra läsbarheten av den kuperade terrängen och påverka upplevelsen av befintlig bebyggelse i närområdet. För att mildra dessa effekter bedömer Stadsmuseet att vissa anpassningar och justeringar bör göras.

Det bör utredas om dem långa obrutna bebyggelsefronten i kvarter A och B mot Magelungsvägen kan brytas upp i tydligare mindre volymer, gärna med släpp mellan, likt förslagets kvarter C. Det bör även utredas om detta parti kan sänkas, som en anpassning till bakomliggande radhusområde.

Inför planens granskningsskede bör vidare vissa kompletteringar göras i underlagsmaterialet, som underlag för vidare arbete. Dels bör, som ovan nämnts, en antikvarisk konsekvensanalys utföras med utgångspunkt i redan genomförd kulturmiljöutredning. Dels bör fler vypunkter presenteras, som illustrerar den nya bebyggelsen i sin helhet, delområde A-C, gärna på lite större avstånd och i relation till viktiga punkter såsom exempelvis Farstas och Farsta strands centrum, punkthus- och skivhusbebyggelsen på höjderna omkring, liksom till radhusen i kvarteret Runmarö.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet, dnr 106

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan I föreliggande form och anser att exploateringen samt gatubredderna behöver minskas, trädridån mellan Magelungsvägen och järnvägen värnas, samtidigt som gestaltningen görs lugnare med mer sammanhållna volymer.

Skönhetsrådet anser att platsen är möjlig att bebygga men att förslaget behöver omarbetas med lägre exploateringsgrad, jämnare takhöjder och mer grönska. Ett av Farstas främsta karaktärsdrag, och därmed kvalitet, är bebyggelsens anpassning till topografin och dess fria placering i landskapet. Ett annat karaktärsdrag är tydliga byggnadsvolymer med antingen höga hus eller låga lameller. I planförslaget finns trappningar både inom och mellan husvolymer vilket skapar en orolig otydlighet och framstår som främmande. Den föreslagna bebyggelsen skulle vinna på att renodlas på ett sätt som ansluter bättre till den omkringliggande planstrukturen och de föreslagna högdelarna i gatuhörnen bör utgå.

Vad gäller omdaning av Magelugnsvägen önskar rådet att konsekvenser och helhetsverkan blir tydligare belyst till nästa skede i planprocessen. I tidigare projekt längs Magelugnsvägen har angöring inte tillåtits på grund av att trafikbelastningen är dimensionerad som avlastningsled, i ett annat projekt anlades en parallellgata för angöring. I föreliggande förslag finns en tredje lösning med de angöringsfickor som borde vara en grundförutsättning för ett urbant stråk, men som inte varit möjligt tidigare. Rådet önskar se en generell princip längs hela vägen så att miljön blir sammanhållen och begriplig. Att rondellen ska omvandlas men med fortsatt god framkomlighet för regional trafik förefaller vara något av en motsättning som inte ger de bästa förutsättningarna för den urbana miljö man vill uppnå. På Magelungsvägens norra sida är trädridån mellan trafikleden och järnvägen mycket viktig för att minska det totala trafikrummets verkan.

Cirkulationsplatser tycks anses förlegade idag när bilens utrymmen minskar och stadsplaneringen inriktar sig på andra transportslag. Samtidigt är cirkulationsplatser ofta medvetet och omsorgsfullt gestaltade - i föreliggande fall med rännar, hassel och planteringar - och fyller en viktig funktion i att fördela trafiken på ett funktionellt sätt. I stadens ytterområden fick rondeller ofta en viktig funktion som port till det nya samhället. En farhåga som rådet hyser är att den trafikkorsning som föreslås ersätta rondellen medför att den totala mängden hårdgjord yta blir större än idag med breda gator som övergår i ett spårområde. Trafikflödena måste balanseras mot stadsbyggnadsvärdena och för dem som i framtiden ska bo i den nya miljön är det viktigt med väl tilltagen grönska. Vidare behöver en mer generös platsbildning eller torg tillskapas för att det ska bli den trivsamma och urbana miljö som förslaget eftersträvar. Den lilla platsen i hörnet av kvarter C räcker inte för ett så stort nyexploaterat område. Urbanitet innebär även träd och parker och förutsättningen för ett levande urbant stråk är att det finns entréer och

angöringsfickor kombinerat med platsbildningar och torg med riklig stadsgrönska.

Gällande parkeringslängorna invid Hagforsgatan menar rådet att det är en förhandlingsfråga som skulle vara väl värd att driva för att få mer utrymme, t.ex. för en generösare gård i kvarter B och/eller en samordnad parkeringslöning. Likaså skulle mötet med den småskaliga radhusmiljön vinna på att lamellen i fem våningar bearbetas eller lyfts ur förslaget. Det är värt att fundera på hur den på pappret uppritade detaljplanegränsen kommer att upplevas ur fotgängarens perspektiv med en abrupt övergång mellan hög och tät nybyggnation och glest parkeringsområde. Gränsen är en skrivbordskonstruktion som blir svår att förstå i en levd verklighet.

Rådet har under flera år påtalat parkeringsfrågan och den nuvarande situationen där varje enskild plan förväntas lösa sina egna parkeringsplatser. Istället borde frågan samordnas i betydligt högre grad genom gemensamma mobilitetslösningar och genom att fastighetsägare områdesvis ser över och samordnar antalet platser.

Stockholm Exergi, dnr 69

Stockholm exergi anför följande till remissens besvarande:

Fjärrvärme/Fjärrkyla Distribution: Stockholm Exergi har inga ledningar inom aktuellt detaljplaneområde. Stockholm Exergi kan erbjuda fjärrvärme.

Undermarksanläggningar: Parkområde på Plankarta: Vid planering, projektering och utförande av aktiviteter som innebär sprängning, fullborrning, linsågning, hydraulspräckning, bergspräckning, pålning, spontslagning, bergtätning eller liknande arbeten ska Stockholm Exergi Tunnlar kontaktas för kontroll av genomförbarhet och godkännande.

Produktionsanläggningar: Ingen erinran.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten AB, dnr 75

Med anledning av Er skrivelse till Stockholm Vatten AB, 2023-06-02, med begäran om yttrande i rubricerat ärende, kan från VA-teknisk synpunkt följande meddelas

Allmänt

SVOA har under samråd tagit del av rubricerat ärende samt de underlag som varit tillgängliga på bygg- och plantjänstens hemsida.

Befintliga VA-anläggningar

SVOA har befintliga VA-anläggningar inom planområdet. Det finns en huvudvattenledning och distributionsledningar för vatten inom planområdet. Avloppsnätet i planens närområde är separerat och trafikkontoret har ledningar för avledning dagvatten i området. SVOA saknar dag- och spillvattenledningar i området.

Dricksvattenledningar

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +85 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +70 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av SVOA.

Planförslaget medför att befintlig huvudvattenledning måste läggas om för att undvika konflikt med föreslagen bebyggelse.

Det finns kapacitet i området för dricksvatten för tillkommande fastigheter.

Spillvattenledningar

SVOA har inga befintliga spillvattenledningar inom planområdet, vilket därför behöver byggas ut inför planens genomförande för att möjliggöra anslutning av de tillkommande fastigheterna.

Avledning av spillvatten med självfall tillåts ej för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av SVOA.

Dagvattenledningar

SVOA har i dagsläget inga dagvattenledningar inom planområdet vilket därför behöver byggas ut inför planens genomförande för att möjliggöra anslutning av de tillkommande fastigheterna.

Ledningsnätet i planens närområde är inte modellerat och kapaciteten är därför okänd. För att utreda behov av fördröjningsanläggning i SVOA:s regi bör flödesmätning, kalibrering och modellering av ledningsnätet ske inför framtagande av systemhandling. Flödesmätning sker lämpligen sommartid.

VA-anslutning

Nyläggning från befintligt spill- och dagvattenledningsnät behöver göras inför anslutning av tillkommande fastigheter. För planens södra delar kan avledning till spillvattenledning i Rödkindavägen eller Hagforsgatan har tillräckligt kapacitet för anslutning av

spillvatten från exploateringen. Anslutning till spillvattennätet kan ske utan åtgärder. För delen som lutar åt nordväst saknas ledningsnät i planens närområde,, vilket behöver utredas vidare. Projektering av nyförläggning, omläggningar och anslutning görs av SVOA i kommande projekteringsskede. SVOA:s ledningsnät anläggs i allmän platsmark.

Dagvattenhantering

SVOA har tagit del av den fullständiga dagvattenutredningen för Farstarondellen (Sweco, 2023-03-26). SVOA har granskat utredningen utifrån Stockholm stads checklista för fullständiga dagvattenutredningar. Följande punkter bör läggas till och/eller kompletteras i enlighet med checklistan:

- Grundvattennivåer saknas och bör läggas till om underlaget finns att tillgå.
- En figur med marknivåer saknas vilket skulle underlätta förståelsen för avvattningen både för befintlig och framtida situation.
- Flöden enligt P110 är inte fullständiga. Se checklistan för vilka flöden som ska presenteras.
- Det är oklart i kapitel 7 vilken föroreningsbelastning som visas. Kolumn 3 och 4 antas omfatta hela planområdet (allmän plats + kvartersmark) och kolumn 5 verkar endast presenteras allmän platsmark. Om så är fallet går det inte att jämföra kolumnen allmän platsmark före och efter exploatering. Ett förtydligande bör göras, förtydliga även i föroreningstabellerna senare i rapporten.
- Ett förtydligande av inplanerade ytor för att uppnå åtgärdsnivån bör göras i en tabell. Storleken på ytorna och fördröjningsvolymerna skulle även med fördel kunna läggas in i dagvattenplanen.

Enligt utredningen uppnås inte åtgärdsnivån för alla ytor på allmän platsmark. Det är viktigt att, precis som det står i utredningen, se om ytterligare ytor kan fördröjas i enlighet med åtgärdsnivån i nästkommande skede. Om detta inte går ska det motiveras.

SVOA har tagit del av dagvattenutredningen för Farstarondellen (Tyréns, 2023-03-22) som syftar till att utreda kvartersmarken. SVOA har granskat utredningen utifrån Stockholm stads checklista för fullständiga dagvattenutredningar. Följande punkter bör läggas till och/eller kompletteras i enlighet med checklistan:

- Det finns en LÅP-åtgärd föreslagen nedströms utredningsområdet, dagvattendamm vid Rödkindavägen,

som bör nämnas i utredningen och hur denna kan påverkas av exploateringen

- Information om grundvattennivåer, -analyser och befarad förekomst av förorenad mark saknas. Lägg till information om detta om underlag finns att tillgå
- Figurer för befintlig bör kompletteras med marknivåer och flödesriktning och en figur för framtida avvattning bör läggas till för att underlätta förståelsen.
- Förtydliga om det finns behov av att ta hänsyn till framtida utbyggnadsplaner uppströms eller nedströms UO
- Dimensionerande flöden ska presenteras i enlighet med checklistan.
- Förtydliga om det finns behov av ytterligare utredningar eller undersökningar
- Dagvattenplanerna för varje kvarter kan förtydligas, se checklistan för vad som bör vara med i en dagvattenplan
- Förtydliga i slutsatsen om åtgärdsnivån uppnås

Restriktioner

Underjordiska garage bör i första hand projekteras som avloppslöst om möjligt. Om garage ändå förses med avloppsbrunnar så ställs det krav på bland annat slam- och oljeavskiljare, innan vattnet leds vidare till spillvattennätet. Beroende på slutlig höjdnivå på eventuella underjordiska garage kan det krävas intern pumpning av spillvattnet, sådan anordning bekostas och installeras av byggherren.

Riktlinjer och allmänna bestämmelser

Riktlinjer för garage anslutna till SVOA:s spillvattennät:

<https://www.stockholmvattenochavfall.se/tips-och-riktlinjer/for-foretag-om-vatten--och-avloppsfragor/bilvard/>

Riktlinjer för slam- och oljeavskiljare anslutna till SVOA:s spillvattennät:

https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/pdf/riktlinjer/verksamheter/bilverksa_mheter/oljeavskiljare.pdf

Allmänna bestämmelser och anvisningar för markarbeten inom eller intill jordförlagda anläggningar tillhörande SVOA:

<https://www.stockholmvattenochavfall.se/globalassets/pdf/riktlinjer/verksamheter/byggforetag/allmanna-bestammelser-i-jord.pdf>

Riktlinjer om länshållningsvatten under pågående projekt:

<https://www.stockholmvattenochavfall.se/foretag/byggaktor/under-byggtiden/vatten-och-avloppstjanster/lanshallningsvatten/>

Stockholm Vatten och Avfall (avfallshantering), dnr 65
Stockholm Vatten och Avfall har följande synpunkter på aktuellt förslag till detaljplan.

Avfallshanteringen ska planeras så att den på ett bra sätt tillgodoser behoven för både bostäder och verksamhetslokaler samt för samtliga av de vanligaste avfallsfraktionerna som kommer att uppstå. Samtliga krav och riktlinjer i Projektera och bygg för god avfallshantering ska följas. Avfallshantering inklusive miljöutrymme bör planeras tidigt i planeringsarbetet för att undvika framtida problem med angöringsplatser och säkerställa att tillräckligt stora utrymmen planeras. Det är fördelaktigt om det finns en mer detaljerad beskrivning av hur miljöutrymmen och bottentömmande behållare planeras i detaljplanen.

Tillräckliga insamlingsytor för insamling av verksamhetsavfall bör planeras in. I de fall verksamheter samlokaliseras sin avfallshantering med bostäder ska insamlingssystemen dimensioneras för detta. Regeringen beslutade i juli 2022 om en ny förordning för förpackningsinsamling (SFS 2022:1274) som innebär att insamling av förpackningsavfall från hushållen övergår från producenterna till kommunerna. År 2024 övergår ansvaret och senast 1 januari 2027 ska all insamling ske fastighetsnära. Vid nybyggnation ska det planeras för fastighetsnära insamling av förpackningsmaterial.

Vid nybyggnationer ska även system för insamling av grovavfall alltid planeras in, exempelvis genom att dimensionera för plats i miljörum eller utforma uppställningsyta för container på kvartersmark. Matavfallsinsamling är sedan 1 januari 2023 obligatoriskt för alla hushåll och verksamheter. Stockholm Vatten och Avfall förordar att alla fraktioner som ska samlas in fastighetsnära listas i planbeskrivningen för att det ska bli tydligt för byggaktörerna.

Av planbeskrivningen framgår att lokaler för centrumverksamheter planeras. Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad för att förhindra att fett släpps ut i avloppsnätet. Angöringsplats för tömning av fettavskiljare behöver planeras tidigt under planarbetet. Stockholm Vatten och Avfall vill uppmärksamma om att riktlinjerna kring fettavskiljare som finns i Projektera och bygg för god avfallshantering ska följas. Fettavskiljare ska placeras så att slang kan dras mellan hämtfordon och kopplingspunkt på plan och rak mark som är fri från hinder.

Sträckan ska vara så kort som möjligt och bör inte överstiga 10 meter.

Vid tömning av bottentömmande behållare är det viktigt att säkerställa att det går att genomföra enligt stadens riktlinjer. Projektera och bygg för god avfallshantering. Exempelvis ska avståndet mellan hämtfordon och behållare inte underskrida 2 meter och inte överstiga 6 meter mellan behållarens mittpunkt och kranbilens mittpunkt. Behållare ska placeras så plant som möjligt. Hämtfordonet ska kunna ställas upp jämsides med behållarna vid tömning. Tömning framför förarhytten eller bakom hämtfordonet fungerar inte på grund av kranens räckvidd och funktion.

Stockholm Vatten och Avfall vill uppmärksamma om att enligt Boverkets byggregler ska avståndet från entréer till avlämningsplats för flerbostadshus inte överstiga 50 meter för restavfallet.

Ellevio, dnr 48

Ellevio har befintligt 11 kV och 0,4 kV ledningsnät inom planområdet. I de delar ledningarna berörs av markarbeten och samtidigt fortsatt ska ingå i blivande elnät behöver de beaktas och kan bli föremål för flytt eller omförläggning. Ellevio förutsätter att nya ledningar ges utrymme i allmän platsmark inom planområdet. I händelse av att Ellevio tilldelas utrymme för kablar inom kvartersmark krävs u-område i plankarta. Ellevio förväntas kunna förstärka elnätet fram till de nya byggnaderna inom planområdet.

För att klara försörjningen av tillkommande bebyggelse och verksamheter etableras en ny nätstation intill fastigheten Skarpö vid Ekshäradsgatan. Befintlig nätstation vid Magelungsvägen förblir i ett oförändrat läge. För nätstationer krävs E-område cirka 10x10m eller 100m² i plankarta. Ellevio önskar att planbestämmelse E1 i plankarta specificeras som ”Teknisk anläggning, transformatorstation”. Det är viktigt att Ellevio vet vilka områden som avser nätstation.

Ellevio rekommenderar även av mer långsiktiga elförsörjningsskäl att E-område inte förses med begränsningsbestämmelser såsom maximal byggnadsarea. Nätstationer är föremål för revidering under planens livslängd genom t.ex. åtgärder orsakade av energiomställning, fordonsladdning och underhåll. Nätstationer varierar i modell och utförande samt kan skilja sig åt i exakta mått över produktgenerationer. Därför önskar Ellevio att den högst tillåtna byggnadsarean (e25) för den befintliga och tillkommande nätstationen tas bort i plankarta.

Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark och byggnader reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Särskilt vid nätstation uppstår stora utrymmesbehov för de ledningsansamlingar som krävs för planens elförsörjning. Utrymmet för nätstationer måste anpassas till Ellevios funktioner för drift och underhåll. Även myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall måste beaktas.

Ellevio områdesansvarig önskar dialog avseende planens elförsörjning. Planerade effekter för såväl byggkraft som färdiga anslutningar behöver presenteras till Ellevio i god tid inför elnätets dimensionering. Ellevio önskar bli kallade till ledningssamordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Hyresgästföreningen, dnr 97

- *Markradon*: Vi förutsätter att markradonmätning utföres och redovisas i nästa skede -granskings.
- *Störningar och risker*: Enligt text genomförs provtagning våren 2023 beträffande förorenad mark som skall redovisas i nästa skede – granskning.
- *Buller*: Det är av största vikt att byggaktörer väljer 3-glas fönster/varav 1 glas är isolerglas för bullerdämpning.
- *Bilparkering – garage – p-platser*: Vi förutsätter att el-laddningsuttag-bil anordnas. Antal uttag bör anges i granskningshandlingar.
- *Miljörum*: Miljörum kräver mekanisk till- och frånluft.
- *Matavfall*: Hur hanteras matavfall? Tillhandahålls matavfallspåsar/Majsförstärkta? Är det avsett för biogasförbränning?
- *Fritidslokaler/verksamhetslokaler*: Vi förutsätter att fritidslokaler/verksamhetslokaler redovisas i planeringen granskningshandling.
- *Teknisk försörjning*: Saknar ett kapitel ventilation och inomhusklimat. Redogörelse för vilket/vilka ventilationssystem inklusive ex kyla-komfort, luftväxling/ filteruteluft/ värmeåtervinning/ styrregler som ingår i planerad bebyggelse..
- *Energiförsörjning*: Finns det tankegångar att återvinna så mycket som möjligt av byggnader, energi (fjärrvärme) mer än 80% i nya fastigheter. Det finns idag beprövad svensk teknologi som normalt minska behovet av tillförd energi. Var smart och återvinn 90% av värmeenergin i spillvattnet, som kan återanvändas till fastigheter värme och tappvarmvattensystem.

Sägare enligt fastighetsförteckning

ST, dnr 105

ST anser att bebyggelsen kommer förstöra naturen och utsikten för boende på Ekhäradsgatan. Vidare menar ST att projektet kommer innebära oljud under byggtiden och framhäver att medborgare genom skattepengar behöver bekosta flytten av vägar och rondeller. ST avslutar med att Farsta är stort och att det finns andra mer lämpliga platser att bygga på.

LW, dnr 103

LW är i grunden positiv till förtätning av Farsta och framhåller att stadsdelen är välplanerad. Något som LW inte uppskattar är de breda genomfartsgatorna där biltrafiken prioriteras, varav LW välkomnar ombyggnationen av Magelungsvägen och Farstarondellen. LW menar att platsen för bebyggelsen är bra men att bebyggelsens utformning är omdömeslös. De planerade husen är enligt LW för höga, står för nära varandra och kommer innebära att flertalet träd måste tas ned. LW menar att man bör bygga färre bostäder och att dessa bör placeras längre bort från radhusen samtidigt som fler träd bevaras.

JV, dnr 104

JV börjar med att konstatera att de hus som kommit till i Farsta under de senare åren generellt sett placerats och utformats på ett finkänsligt sätt men att detta projekt innebär väldigt höga hus som delvis är väldigt nära deras boende. JV menar att det dagliga livet kommer framlevas inför publik och framhäver särskilt att huskropp B är för närgången.

ÅN, dnr 101

ÅN redogör för att radhusen bakom rondellen tidigare har fått sprickor när man började köra tyngre spårtrafik i området och är orolig för att bebyggelsen kommer påverkas nu igen. Vidare framför ÅN att de nya lägenheterna kommer innebära ett högre tryck på gatorna och att den nya T-korsningen kommer försämra trafikflödet. ÅN menar att samtliga kollektivtrafikslag i närområdet redan är överbelastade.

ÅN oroar sig för att marken ska sjunka ihop eller att mer vatten kommer mot radhusen i och med bebyggelsen. ÅN undrar vad staden ger för garantier mot detta. Vidare menar personen att radhusens baksida fungerar som en lunga med ett rikt naturliv som kommer förstöras i och med byggnationen. ÅN uttrycker att kontoret gör en felaktig bedömning angående skuggningen mot radhusen och menar att staden förstör livskvaliteter för boende. Bebyggelsen kommer enligt personen sänka värdet på existerande hus. ÅN efterfrågar att man skapar en tryggare miljö. Slutligen

framhäver ÅN att det kommer vara full insyn i sovrummen vilket försämrar livskvaliteten.

ML och LK, dnr 100

ML och LK ifrågasätter hur projektet bidrar till att uppnå målet om att stärka de strategiska sambanden i Farsta. Vidare ifrågasätter man om det verkligen stämmer att många upplever det som besvärligt att hitta till Farsta Centrum från rondellen, vilket framförs i planbeskrivningen.

ML och LK menar att bebyggelsen är för hög och går emot den formulerade arkitektoniska idén. Vidare framför de att man i sektionerna illustrerat förhållandet mellan ny och gammal bebyggelse på ett för projektet gynnsamt sätt istället för realistiskt. ML och LK menar att den nya bebyggelsen skapar en läktare in mot befintliga radhus sovrum.

ML och LK menar att radhusen kommer skuggas helt under morgonen samt att deras utsikt mot himlen försvinner. Sammantaget kommer värdet på deras hus, enligt ML och LK, minska.

ML och LK frågar om antalet parkeringsplatser täcker det tillkommande antalet bilar i området.

ML och LK framför att det finns en risk att regnvatten kommer rinna mot deras tomt och infiltrera där, istället för inom planområdet.

Slutligen så framför ML och LK att arkitekturen påminner om en miljonprogramslänga och saknar estetiska ambitioner.

CS, dnr 99

CS framhäver att bostadsbehovet är stort och att Farstarondellen är en bra plats att bygga på men är kritisk till hur man bygger. CS ställer sig frågande till om en korsning kommer kunna hantera trafikflödena i området samt huruvida det är klokt att göra om Magelungsvägen till en stadsgata. Vidare anser CS att Farsta är fantastiskt planerat och att avsteg från ursprungsidealen är kortsiktiga. Runt centrum bör man planera punkthus eller låga byggnader, så som det enligt CS var tänkt från början.

Nuvarande planförslag förstör enligt CS det idylliska radhusområdet genom att träd tas ner, insynen ökar och genom att känslan av småskalighet och trevnad försvinner. CS menar att man bör sänka bebyggelsen med 2 våningar och flytta den nya

bebyggelsen längre från radhusen. CS menar att bebyggelsen kommer innebära att varje radhus tappas miljoner i värde.

Slutligen framför CS att radhuslängorna är k-märkta, mycket på grund av sina tidstypiska trädgårdar. Om staden tar ned träd kommer boende planera insynsskydd som förstör det kulturhistoriska värdet, menar CS.

KJ och RJ, dnr 96

KJ och RJ är kritiska till att man planerar så pass höga hus nära ett lågt radhusområde. Många som bor i området har valt området på grund av den låga bebyggelsen och grönskan, enligt KJ och RJ. Vidare framhäver KJ och RJ att de är oroliga för att det blir mer hårdgjord mark framöver.

HSB Brf Gräsö, dnr 84

HSB Brf Gräsö är kritiska till trafiklösningen i planförslaget och framhäver att det enligt dem kommer bli sämre framkomlighet när rondellen försvinner. Föreningen menar att effekterna av den nya trafiklösningen inte är utredda på ett tillfredställande sätt och att kritiken som framförs mot den gamla lösningen är ogrundad. Föreningen kritiserar bland annat att den nya korsningen kommer leda till långa köer, osäkra övergångar, samt till dålig framkomlighet för hemtjänst och räddningstjänst. Vidare menar föreningen att Magelungsvägen är ett prioriterat stråk och att planbeskrivningen undviker att nämna att det finns en överenskommelse att trafiken där inte får försämrats.

HSB Brf Gräsö befarar att parkeringsmöjligheterna kommer försämrats för de som redan bor i området eftersom endast hälften av de nya lägenheterna kommer ha tillgång till parkeringsplats i garage. I och med detta tror föreningen att det kommer bli svårt att hitta parkering på intilliggande gator.

HSB Brf Gräsö är kritiska till påståendet att verksamhetslokaler i bottenvåningarna kommer leda till mer rörelse och trygghet i området. Man anser istället att det finns bättre platser för lokaler i Farsta.

Vidare menar HSB Brf Gräsö att planförslaget offerar en rad naturvärden vilket inte anses hållbart. Man framhåller vikten av gröna ytor och framhäver att EU har förslag på att alla länder ska arbeta för grönska i städer, vilket Stockholm enligt föreningen går emot. HSB Brf Gräsö menar att grönska är viktigt, inte minst för att motverka konsekvenserna av hetta och skyfall.

Föreningen menar att den tillkommande bebyggelsen är för hög och tät samtidigt som den skapar en torftig och bullrig närmiljö. Föreningen lyfter att det byggts mycket i Farsta på senaste tiden men att planerna för Farstarondellen är högre och tätare, vilket enligt föreningen är dåligt. Vidare kritiserar föreningen gestaltningen av bebyggelsen och menar att arkitekturen avviker helt från stadsdelens arkitektur och struktur.

HSB Brf Gräsö lyfter att planen syftar till att stärka sambandet mellan Farsta Centrum och Farsta Strand och ställer sig frågande till vad det innebär. Föreningen lyfter att det redan finns tunnelbana, gator, gång och cykelvägar mellan platserna. Föreningen kritiserar också användandet av uttrycket ”urbant stråk” och menar att projektet snarare kommer bli en högt trafikerad genomfartsled.

KP, dnr 90, 91 och 53

KP undrar om stadsbyggnadskontoret varit på plats i korsningen Hagaforsgatan – Ekhäradsgatan för att se hur fint det är med de gamla ekarna innan vidare beslut tas. KP framhåller sänkan som en grön lunga och ställer sig frågande till vad som händer med djuren, träden och växterna som finns där idag. Vidare menar KP att sänkan ger ett lugn till boende i området. KP framhåller också att EU:s miljöminister ställt sig bakom ett förslag om att restaurera natur i städerna, vilket är motsatsen mot detta projekt, enligt KP.

KP motsätter sig stadens arbete med att stärka det strategiska sambandet mellan Farsta Centrum och Farsta strand samt tanken om att göra Farsta mer stadsligt. KP framhåller att förtätning påverkar miljön negativt genom ökade temperaturer och sämre luft när träden tas ned. Hon menar att nya träd inte kan hantera koldioxiden på samma sätt som nya och undrar varför staden inte tagit hänsyn till det.

KP menar att trafiken kommer öka på ett negativt sätt med den nya bebyggelsen och framhäver främst behovet av parkeringsplatser där KP menar att det kommer bli trångt på gatorna.

Avslutningsvis ställer sig KP frågande till varför staden planerar så mycket bostäder i just Farsta och framhäver att Farsta blir sönderbyggt och att naturområdena minskar. Enligt KP blir det inte en trivsamt miljö.

FL, dnr 89

FL är positiv till planförslaget i huvudsak men önskar en del justeringar av förslaget utformning. Bland annat anser FL att det saknas en planskild korsning över Magelundsvägen, att cykelbanan mellan snitt F-f och G-f bör breddas för att ge plats åt en bredare

cykelbana och att bebyggelsen bör sänkas med två våningar överlag.

Vidare anser FL att så mycket som möjligt av det som idag är naturmak ska sparas. FL menar att delar av det föreslagna södra kvarteret, i likhet med det norra kvarteret, om möjligt bör förses med n1- och n2-bestämmelser, i syfte att ytterligare mildra övergången mot den natur som kommer finnas kvar. Samma sak bör göras söderut genom att utöka planområdet. Slutligen föreslår FL att det bör förberedas en plats för en matbutik eller kiosk i förslaget där även paketombud kan finnas.

Ekonomiska föreningen Runmarö, dnr 95

Föreningen har skickat ett likalydande formulerat yttrande som yttranden från namnlistan med dnr 93 och BRF Gräsö med dnr 84. Utöver texten i likalydande formulerat yttrande skriver föreningen följande:

Föreningen menar att trappan från radhusens garagelängor ned till rondellen är välanvänd och när den försvinner kommer det bli en betydligt längre omväg till skola och Farsta Centrum. Föreningen uttrycker också att den nya bebyggelsen kommer inskränka på tillfartsvägen till två av garagelängorna. Vidare menar föreningen att det inte framgår att sopkärl behöver lyftas över gång- och cykelvägen i planbeskrivningen vilket är en försämring mot nuläget.

Föreningen framhåller att flera av dess medlemmar kommer förlora kvällssol. Föreningen undrar vad som kommer hända med grundvattennivåerna i området samt om bebyggelsen kan orsaka sättningar och skador på fastigheterna. Vidare framhäver föreningen att deras hus tog skada vid bygget av dubbelspåret och framför en oro över att utsprängningen av garaget kommer leda till samma sak.

Slutligen frågar föreningen hur man kommer lösa trafikflödet under byggtiden.

JH, dnr 88

JH menar att projektet är helt förkastligt och bör bantas ned till ett absolut minimum, helst läggas ned helt och hållet. JH menar att ett par tusen personer kommer påverkas kraftigt negativt av projektet. JG listar och utvecklar att projektet är/kommer leda till:

1. Kraftigt försämrad trivsel – reducerad livskvalitet
2. Odemokratiskt och överstatligt – skadad integritet/känsla av kontroll (över sitt eget liv och öde)
3. Gamla människor är förtvivlade – reducerad livskvalitet, respektlöst

4. Kraftiga långvariga störningar – reducerad livskvalitet
5. Permanenta trafikproblem – reducerad livskvalitet
6. Permanenta parkeringsproblem – reducerad livskvalitet
7. Försämrade trygghet – reducerad livskvalitet
8. Förfulning av området – reducerad livskvalitet
9. Ökat buller, försämrade ljudatmosfär – reducerad livskvalitet
10. Mer ljusföroreningar – reducerad livskvalitet
11. Förstörda kulturvärden – reducerad livskvalitet
12. Reducering av natur, speciellt viktiga träd – reducerad livskvalitet
13. Nedsmutsning – reducerad livskvalitet
14. Sänkta värden på boenden – försämrade ekonomisk trygghet
15. Kraftigt försämrade utsikt – reducerad livskvalitet
16. Insyn – reducerad livskvalitet

Vidare utvecklar JH att projektet förstör ett unikt läge och att man inte kunnat vänta sig att lägenheter skulle komma till på platsen. JH ifrågasätter varför staden planerar bostäder där de, enligt JH, inte får plats eller är önskade. Slutligen uttrycker JH att utvecklingen i Farsta går åt fel håll och att det då är dumt att bygga bostäder i vad JH menar är den tryggaste delen av stadsdelen

GS, dnr 87

GS uttrycker en sorg över de kommande planerna och menar att man inte kunnat tänka att bostäder ska placeras på platsen. GS ställer sig bakom Brf Gräsös yttrande i sin helhet (Dnr 84).

MN, JN, YY, NR, dnr 86

MN, JN, YY och NR skriver i ett gemensamt yttrande att de starkt invänder sig planen. Personerna menar att närmiljön samt trafik- och parkeringssituationen redan är hårt belastade och att fler människor skulle ge en negativ påverkan på dessa. Vidare saknar planen enligt personerna ett helhetstänk och uttrycker att planen skulle få en väldigt stor påverkan på befintliga boende.

IV, dnr 85

IV ifrågasätter planens ambition att stärka det strategiska sambandet mellan Farsta Centrum och Farsta Strand och menar att detta inte är något som Farstaborna önskar. Vidare menar IV att projektet inte bidrar till de stadskvaliteter, arkitektoniska värden eller goda boendemiljöer som anges i planbeskrivningen utan snarare ser ut som för tätt placerade dussinbostäder vid en trafikerad led. IV menar att projektet är dåligt anpassat till platsens förutsättningar och uttrycker att det kommer bli väldigt kostsamt att få in bostäder i en så bullrig miljö. Slutligen uttrycker IV att det inte finns några fördelar med att ta bort den fungerande rondellen för att bygga bostäder som ingen vill bo i.

HT, dnr 83

HT ansluter sig till remissvaret som skickats in av HSB Brf Gräsö och lägger till ytterligare punkter. HT vill betona att hon tror att bullret från trafiken kommer bli mycket högre än vad som anges i trafikutredningen. HT kritiserar också att träd tas ned och hänvisar till att natur är bra för människan. HT utvecklar att inga boende i området vill se en förtätning och att väldigt många flyttar från platsen förutsatt att de har råd.

HT menar att området redan är tätbebyggt och att en T-korsning kommer öka trafikbullret i jämförelse med dagens cirkulationsplats. HT avslutar med att säga att planen försämrar de boendes livsvillkor och levandemiljö och menar att flera tusen boende kommer bli deprimerade om det byggs.

KB och GE, dnr 81

KB och GE vill att planen ändras så att förlusten av biologisk mångfald minimeras. Vidare lyfter de fram att nyplanterade träd inte har samma värde ur ett mångfaldsperspektiv som gamla träd varav träden bör bevaras. KB och GE påtalar att flertalet djur och växtarter av värde uppehåller sig/finns i området. För att spara mer natur anser personerna att bebyggelsen ska flyttas närmre järnvägsspåret samt att Magelungsvägen bör avsmalnas. De anser vidare att område C helt bör strykas ur planen och att övrig bebyggelsen bör sänkas till max tre våningar.

RN, dnr 49

RN uttrycker att det är av stor vikt att den insynsskyddade bullervallen bevaras. RN framhäver också att förslaget innebär en förlust av integritet och morgonsol i trädgården. Vidare anser RN att det bör finnas bättre platser att bygga på än här.

UD, dnr 62 och 66

UD skriver att hon trivs väldigt bra i området som det är idag och ser inte fram emot byggplanerna.

JL, dnr 76

JL uttrycker att man inte bör riva rondellen till förmån för en flervägs korsning eftersom JL menar att trafiken kommer bli massiv vid rusningstid. Vidare utvecklar JL att projektet kommer ta bort kvällssolen på Ekshäradsgatan 81 och menar att det finns bättre områden att bygga på.

MLD, dnr 77

MLD menar att projektet innebär ökad trafik och sämre trafiksäkerhet. Vidare menar MLD att Farsta upplever ökad kriminalitet och uppmanar staden till att arbeta samlat med säkerhetsfrågor. Slutligen uttrycker MLD att Farsta och Farsta

strand redan är sammankopplade och uppmanar staden till att värna naturen.

SD, dnr 70

SD uttrycker att det är hemskt att bygga bort rondellen och menar att det kommer bli svårt att ta sig till tunnelbana och buss i och med förslaget. Vidare uttrycker SD att det redan finns väldigt många LSS-boenden i Farsta och ifrågasätter att det behövs fler. SD ifrågasätter varför man ska bygga så mycket i Farsta och föreslår att man kan bygga bostäder i Hökarängen istället, där det enligt SD finns stora öppna ytor. SD avslutar med att värdet på huset kommer sjunka och att många boende nu kommer välja att flytta från området.

CF, dnr 52

CF ifrågasätter varför man ska bygga stadslikt och menar att de som bor i området inte efterfrågar affärer eller caféer. Vidare menar CF att det stadslika byggnadssättet där fasader möter en trottoar utan förgårdsmark eller grönska är oönskad och bryter kraftigt mot den byggnadsstil som är rådande i området idag.

CF undrar vidare var djuren ska ta vägen i och med bebyggelsen och är kritiskt till att träd tas ned. Slutligen menar CF att en korsning kommer leda till högre koldioxidutsläpp när bilar måste stanna och starta mer än i nuvarande rondell.

LL, dnr 54

LL menar att förslaget är förkastligt och framhäver att de som bor i Farsta inte vill bo i en stadslik miljö. LL kritiserar också användandet av ekologiska och trygghetsskapande argument, vilket LL anser är nonsens. Slutligen menar LL att förslaget kommer leda till högre otrygghet och framför att det redan byggs tillräckligt i Farsta. LL anser att planen bör stoppas.

KÅ, dnr 79

KÅ har kommenterat tjänsteutlåtandet till startpromemoria för Farstarondelen som godkändes i stadsbyggnadsnämnden den 9 december 2021.

KÅ ifrågasätter på vilka beräkningar kommunstyrelsens beslut grundar sig. Personen ifrågasätter att rondellen ska tas bort och menar att en korsning är sämre för miljön och skapar köer. Vidare menar KÅ att det inte finns något behov av att stärka sambandet mellan Farsta Centrum och Farsta Strand och ifrågasätter att förslaget syftar till att utveckla stadskvaliteter.

KÅ anser att förslaget som visas i startpromemorian är karaktärlöst, att boendemiljöerna kommer bli bullerutsatta och dyra

samt att naturen får stryka på foten för betong. Vidare kritiserar KÅ språket och menar att det är säljande.

KÅ är kritiskt till att planförslaget innebär fällning av träd, att bostäder placeras bredvid en stor trafikström och att husen saknas förgårdsmark. Vidare önskar KÅ att begreppet verksamhetslokaler preciseras och undrar vad som menas med ”kvalitativa friytor i bottenvåningar”, ”tillhandahålla ekosystemtjänster”, ”utvärderas med grönytefaktor”, ”gåendes upplevelse”, ”trygga kopplingar” m.m.

KÅ menar att förslaget inte kommer leda till ökad trygghet och framhäver att rondellen är rymlig och trygg som den är. Personen undrar var det kommer finnas plats för barn i området. Vidare menar KÅ att det finns ett stort behov av nya bostäder men att dessa inte bör byggas i områden som har svängrum och gott om natur med argumentet att det stärker social sammanhållning.

Övriga, ej sakägare

ALH, dnr 94, 102 och 110

ALH uttrycker stark kritik mot planförslaget och lyfter fram behovet av att prioritera attraktiv, blandad bebyggelse i en naturnära och trafiksäker miljö. Personen ifrågasätter planens syften med att ”bygga ihop” Farsta och Farsta Strand och skapa en ”Stadsmiljö” i Farsta. ALH anser att Farsta strand har både pendel- och tunnelbanestation varför syftet att bygga ihop dessa områden inte är motiverat. Vidare tycker personen att det är orimligt att bygga cirka 300 lägenheter och lokaler på ett mycket begränsat markområde, samtidigt som man flyttar en hårt trafikerad genomfartsled så att lägenheterna vetter mot denna väg, utan några intilliggande grönområden och med smalare gångvägar. ALH föreslår alternativa platser för ny bebyggelse, såsom att utnyttja Televerkets hus, utveckla i Fagersjöskogen och Majroskogen, i syfte att undvika trängsel och trafikkaos.

27 st, namnlista, dnr 93

Undertecknade namninsamling innehåller ett likalydande formulerat yttrande såsom yttranden från Ekonomiska föreningen Runnarö med dnr 95 och BRF Gräsö med dnr 84. Därutöver är personerna kritiska till utvecklingen, och menar att med hänsyn till alla flerbostadshus som redan byggts vore det mer rimligt att bygga stadsradhus längs Hagforsgatan och på delar av Ekshäradsgatan.

TJ, dnr 92

TJ är kritisk till planförslaget och anser att det borde dras tillbaka med hänsyn till den yttre miljön för de tilltänkta hyresgästerna. TJ

ifrågasätter hur trafiken ska hanteras och menar att den stora mängd projekt runt Magelungen kommer leda till trafik i området. Vidare ifrågasätter personen att bostadshus planeras att klämmas in på en begränsad yta, och undrar var parkeringsplatser för hushållens bilar ska placeras. Slutligen uttrycker TJ missnöje med vissa aspekter av stadsplaneringen i södra Stockholm, med exempel på områden där bostäder byggts nära trafikleder och där grönska försvunnit.

LG, dnr 80 och 82

LG är starkt kritiskt till planen. Personen framför att framkomligheten idag är dålig vid rondellen, med långa köer under både morgon och eftermiddag. LG menar att en ombyggnation av rondellen kommer att leda till trafikchaos med längre köer och parkeringsproblem i närområdet.

JLS, dnr 40

JLS tycker att förslaget är spännande och betonar vikten att de kommande trevägskorsningarna förses med trafikljus då det finns oreglerade korsningar i närheten som innebär svårigheter och trafikfaror vid vänstersväg.

KW, dnr 42

KW är positiv till förslaget och uttrycker att Stockholm behöver fler bostäder omgående. Vidare framhåller KW att det är viktigt med lokaler i bottenvåningen och anser att man bör bygga högre än nuvarande förslag.

IK, dnr 46

IK motsätter sig förslaget och menar att området idag är en trevlig och trygg miljö, speciellt vid Hagforsgatan. Planen medför enligt IK mindre trivsel för boende närmast rondellen. Person anser att det redan byggts tillräckligt i Farsta.

SA, dnr 50 och 51

SA uttrycker oro över trafiksäkerheten för barn kring Ekshäradsgatan, Farsta grundskola och närliggande förskolor. Personen betonar behovet av säkrare övergångar för fotgängare vid Magelungsvägen och föreslår en bro eller gångtunnel.

KR, dnr 57

KR önskar att utformning av nya bebyggelsen görs på ett sådant sätt att värdefulla träd bevaras och särskilda åtgärder vidtas för att bevara träd utanför planerade huskroppar.

NW, dnr 56

NW är starkt kritisk till planen och anser att förslaget förstör grönområdet och försämrar trafiken.

PF, dnr 55

PF anser att förslaget är utmärkt ur en trygghetssynpunkt och menar att det behövs bostäder, lokaler och rörelse i området.

SW, dnr 61

SW anser att det är bra att bygga bostäder men tycker inte att cirkulationsplatsen ska tas bort. Istället föreslår SW att man ska bygga en mindre cirkulationsplats.

ZW, dnr 73

ZW motsätter sig projektet och hänvisar till att det är bullerstört redan idag och kommer bli sämre i och med projektet.

LAE, dnr 60

LE och AE framhåller vikten av att bevara Farsta som ett naturskönt område med miljöanpassad bebyggelse. Personerna betonar att de naturområden som finns inom planområdet, särskilt skogen söder om rondellen, ska bevaras. LA och AE är kritiska till att göra förorter mer stadslika och menar att en sådan utveckling inte efterfrågas av boende i Farsta. LA och EA menar att planen bör omarbetas för att bättre passa de lokala förhållandena eller helt skrotas.

Trafikrondellen

LE och AE menar att den trafikljusreglerade trevägskorsningar skulle förvärpa trafiksituationen jämfört med hur det är idag och påpekar att det är mycket trafik på Magelungsvägen.

Bostadsbebyggelse

LE och AE framhåller att 300 bostäder inom planområdet är en avsevärd förtätning på en begränsad yta och tycker att området sydost om Hagaförsgatan är olämplig plats för bebyggelse med hänsyn till djur och topografin. De anser att aktuell plan tillsammans med pågående planen för Gränö, Värmdö och Bildö avviker från tidigare ideér om att skapa ett Farsta med luft, ljus och natur.

Miljö

LE och AE framför att nybyggnationen förväntas skapa omfattande miljöstörningar under och efter byggtiden och kan potentiellt minska fastighetsvärde på befintliga fastigheter. De tycker att 300 nya bostäder leder till en dålig miljö för människor och djur.

Serviceverksamheter

Personerna är kritiska till att planen skulle medföra serviceverksamheter, LSS-boende och förskolor. De menar att etablering av nya verksamheter kommer att konkurrera med Farsta

centrum som på sikt kommer att undergräva centrumets utveckling, och tycker att platsen inte är lämplig för ett LSS-boende.

HL och MW, dnr 78

HL och MV har lämnat ett yttrande som innehåller ett likalydande formulerat yttrande såsom yttranden från Ekonomiska föreningen Runnarö med dnr 95. Utöver det är HL och MV positiva till att göra Hagforsgatan smalare för att ge plats till småskalig bebyggelse och anser att delar av Ekshäradsgatan kan kompletteras med stadsradhus för att bevara skogsbacken vid Hagforsgatan/Ekshäradsgatan.

Anna Wallström
planchef

Roseana De Almeida
stadsplanerare