

**Handläggare**  
Madeleine Lundbäck  
Telefon 08-508 27 316**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Antagande av förslag till detaljplan för Anisen och del av Farsta 2:1 i stadsdelen Hökarängen (190 lägenheter)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Jonas Claeson

### **Sammanfattning**

Syftet med detaljplanen är att tillskapa byggrätt för fem flerbostadshus mellan Lingvägen och tunnelbanespåret i Hökarängen. Detaljplanen ger möjlighet till förtätning med ca 190 nya bostäder i ett kollektivtrafikhögt läge och skapar ett tydligare gaturum utmed Lingvägen. Stadsdelarna Hökarängen och Farsta får också ett bättre visuellt samband. Nuvarande förskola (uppförd med tillfälligt bygglov) inom området kommer att få ett nytt permanent läge på andra sidan Lingvägen.

Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och ingår i influensområdet för utbyggd tunnelbana.

Med anledning av de synpunkter som framförts avseende dagvatten, risker samt buller och vibrationer har kompletterande utredningar tagits fram under planarbetet. De flesta remissinstanser är i stort sett positiva till planförslaget när det gäller bebyggelsens utformning. Närboende i kvarteret Farinet anser dock att den föreslagna bebyggelsen är för hög.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

**Stadsbyggnadskontoret**Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se*Bilaga: Granskningsutlåtande**Plankarta**Planbeskrivning*



*Planområdet*

## Utlåtande

### Bakgrund

#### Planområdets läge och omfattning

Planområdet är beläget ca 300 m söder om Hökarängens tunnelbanestation och omfattar ett område från spåret fram till Lingvägens östra sida. I nordväst avgränsar befintlig parkyta och i sydöst befintligt gång- och cykelstråk. Lingvägens fortsättning i sydöst ingår i detaljplanen fram till befintlig gångväg. Planområdet omfattar fastigheterna Anisen 1 och 2, del av fastigheterna Farsta 2:1 samt en smal remsa av fastigheten Farinet 1 närmast Lingvägen, totalt ca 2 ha.

#### Markägförhållanden

Fastigheten Farinet 1 är privatägd. Övriga fastigheter ägs av Stockholms stad. Området för förskolan inom fastigheten Anisen 1

upplåts med arrende till Farsta stadsdelsförvaltning.  
Transformatorstationen inom fastigheten Anisen 2 upplåts med  
tomträtt till Fortum distribution.

Tidigare ställningstaganden

#### *Översiktsplan*

Området ingår i ett mindre grönstråk i nord-sydlig riktning utmed tunnelbanan mellan Farsta och Hökarängen. Stadsdelen Farsta är i Stockholms översiktsplan utpekad som tyngdpunkt med tät stadsbebyggelse och det aktuella området ligger vid den nord-sydliga axel mot Gullmarsplan som föreslås förstärkas. Förslaget överensstämmer väl med intentionerna i översiktsplanens strategier att koppla samman stadens delar, att främja en levande stadsmiljö i hela staden samt att planera för kompletteringsbebyggelse i goda kollektivtrafiklägen.

#### *Detaljplan*

För området gäller detaljplan PL5397A (antagen 1961). Planen anger parkmark, förskola och transformatorstation.

#### *Markanvisning*

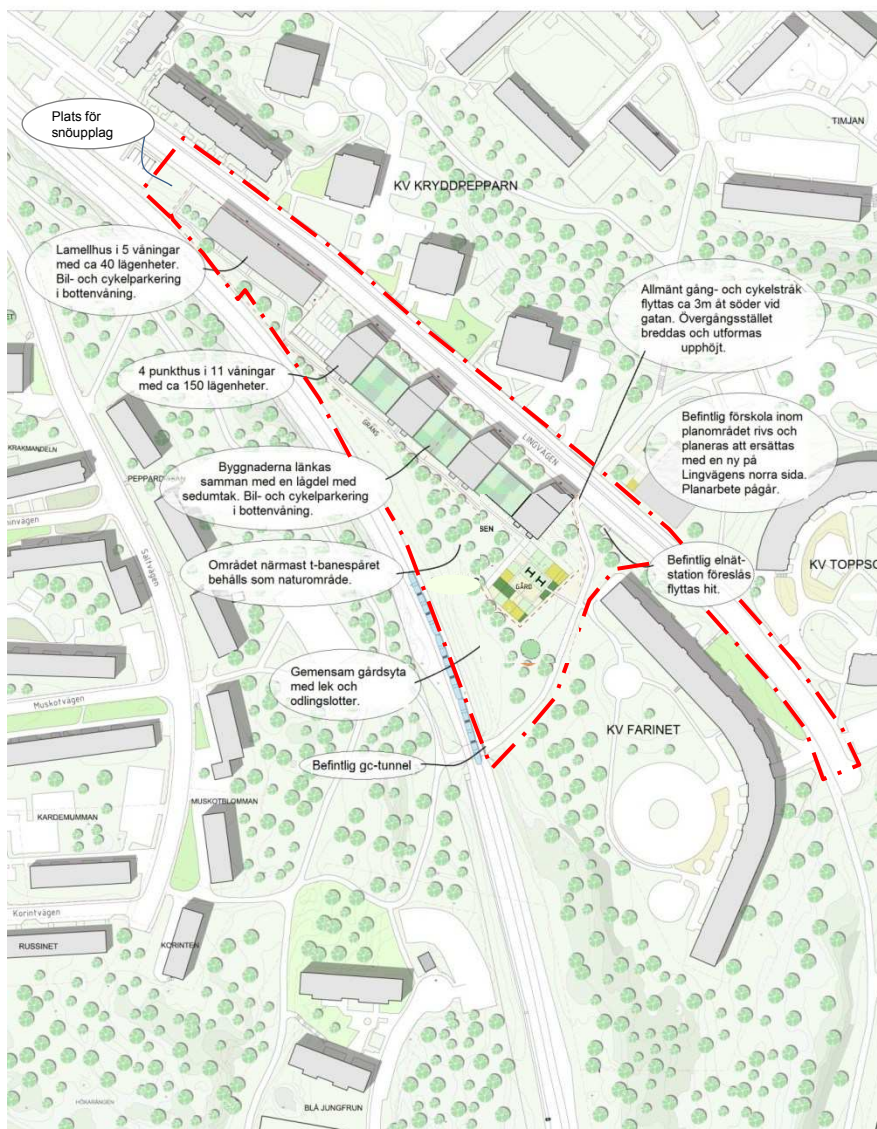
Exploateringsnämnden har 2011-05-19 § 21 anvisat mark för bostäder med hyresrätt till Primula Byggnads AB.



*Flygfoto mot öster med markerat planområde*



## Planförslaget



### Planområdet med illustrerad bebyggelse

## Ny bebyggelse

I planförslaget placeras 4 punkthus med 11 våningar samt 1 lamellhus med 5 våningar längs Lingvägen. Detta ger en förtätning av gaturummet med förutsättningar för mer liv och rörelse. Entréer mot gatan ger mer stadskänsla och sannolikt ökad trygghet. Punkthusens föreslagna höjder motsvarar ungefär höjden för befintliga höga hus. Byggnaderna är tänkta att placeras så att de skapar en tydlig enhet som grupp för att möta upp mot de starka och karaktärsfulla formerna i det cirkulära kvarteret Toppsockret och det bågformade kvarteret Farinet. De nya husen ges en egen karaktär men ska ansluta väl i området som typologi. Fasadmaterialet föreslås vara till största del tegel. Med omsorgsfullt utformade detaljer och väl valda material samt variation i utformningen av balkonger, portar och fönster kan omväxling skapas inom områdets homogena ramar.

Punkthusens volymer utformas avfasade mot norr så att en smalare huskropp möter gatan. Avsikten är att skapa en gatuvy med skuggverkan på fasaderna samtidigt som husen upplevs spänniga och högresta.



*Lingvägen – perspektiv från nordväst.*

I markplanets bakkant närmast naturområdet placeras garage som mellan de höga huskropparna är försett med svagt lutande sedumtak. Intrycket från gatan blir att det gröna taket läses samman med bakomliggande sparad natur. I framkant mot gatan placeras entré och tvättstuga. Framför husen föreslås förgårdsmark med planteringar och gemensamma uteplatser.

Det finns verksamhetslokaler i bottenvåning på befintliga punkthus på motsatt sida Lingvägen. Dessa är svåruthyrda och står delvis tomma. Underlag för affärsverksamhet i området är begränsat och därför planeras inte lokaler i bottenplan i de nya husen.

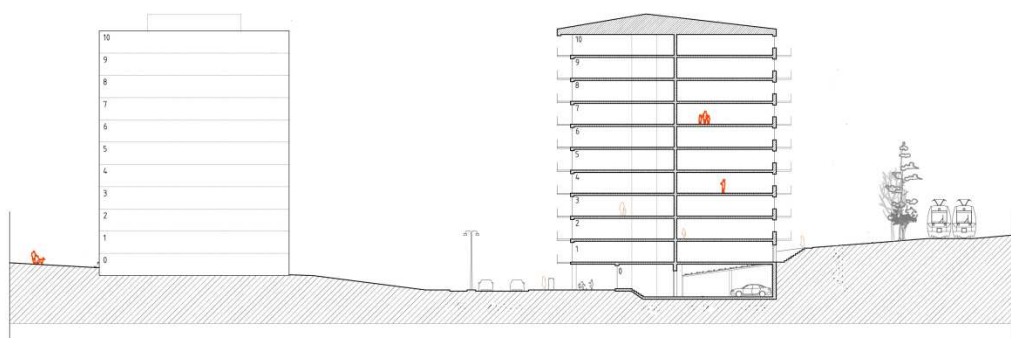
Norr om de fyra punkthusen föreslås ett lamellhus i 5 våningar. I souterrängvåning ryms garage.



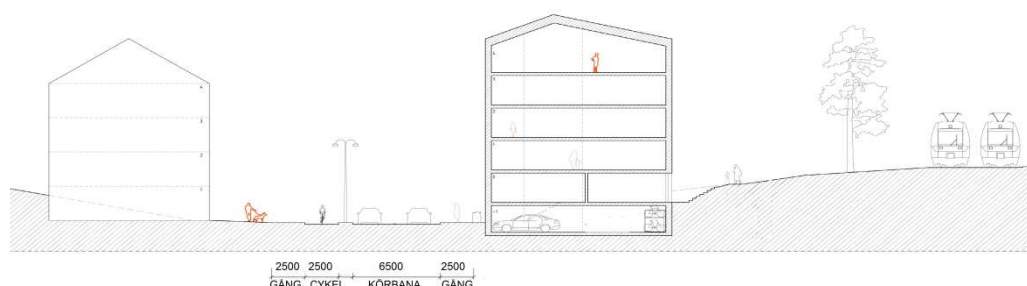
*Lamellhuset – perspektiv från norr med föreslagna punkthus i bakgrunden.*



Mellan bebyggelsen och spåret behålls så mycket sparad natur som möjligt. Närmast bostäderna läggs ett gångstråk som leder till kvarterets gemensamma gård med utrymme för lek, odling och uteplatser. Samtliga bostadshus föreslås få entréer även från gårdssidan.



*Sektion. Nytt och befintligt punkthus vid Lingvägen*



*Sektion. Nytt och befintligt lamellhus vid Lingvägen*

### Park och vattenområden

Grönskan mellan den nya bebyggelsen och spåret behålls som allmän naturmark.

### Gator och trafik

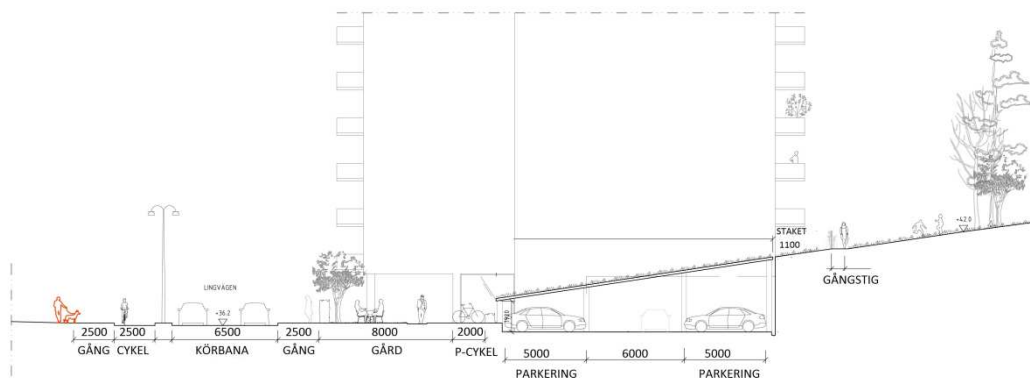
#### *Gatunät*

Lingvägen planeras att på sikt förlängas till Farstavägen. Detaljplanen utformas så att en omarbetad sektion/gata ryms. En dubbelriktad cykelbana föreslås på gatans norra sida. På den södra sidan intill kvarteret Anisen byggs en gångbana. Befintligt övergångsställe utformas upphöjt och kompletteras med en cykelöverfart.

#### *Parkering*

En flexibel parkeringslösning för bilar och cyklar föreslås för punkthusen. Utbyggnad kan då ske efter behov. I ett första steg kan den inre raden i "bakkant" på de låga huskropparna användas för

bilparkering och den yttre raden mot gatan används som cykelparkering. Denna utbyggnad ger parkeringstal för bilar på 0,5 och för cyklar 2,0. Om behov uppstår finns det möjlighet att nyttja dubbla rader för bilparkering. Cykelparkeringen kan då flytta ut mot gatan. Taket på garaget kan då förlängas så att cyklarna står torrt och säkert. Detta alternativ ger p-tal för bilar 0,74 och för cyklar 1,0 under tak. Lamellhusets parkering ryms i byggnadens souterrängvåning. Ca 20 p-platser ger ett p-tal på 0,5.



*Principsektion gata och lågdel med garage vid punkthus*

### **Biltrafik**

Dagens trafikmängd 1000 fd/dygn bedöms öka till ca 1500 fd/dygn med det tillskott som projektets nya bostäder innebär. Ytterligare bostäder och förlängning av Lingvägen kommer att medföra mer trafik men det är fortfarande små mängder.

### **Kollektivtrafik**

T-banans turtäthet är var 10:e minut dagtid. En framtida ombyggnad av Lingvägen kommer att ge utrymme för ersättningsbuss.

### **Tillgänglighet**

Den föreslagna bebyggelsen medger god tillgänglighet. Högst 10 m anföringsavstånd mellan bilangöring och trapphusentré klaras (stadens mål). Handikappparkering anordnas på kvartersmark. Ca 20 m av det allmänna gång- och cykelstråket kommer att behöva flyttas ca 3-5 m åt söder. Lutning 1:12 från gatan klaras.

### **Snöupplag**

Plats för snöupplag reserveras inom naturområdet mellan kvartersmarken och befintlig parkering i planområdets norra del.

### **Teknisk försörjning**

Ledningar för dagvatten, spillvatten, vatten, el, tele och optofiber finns i Lingvägen.

Befintlig elnätstation flyttas till en ny plats inom den nuvarande parkytan i planområdets södra del.

Dagvatten ska infiltreras och fördröjas där det bedöms möjligt. Ytor som inte är körbara utförs med gräs alternativt armerat gräs för att möjliggöra naturlig infiltration. De låga husens tak ska vara sedumtak eller annat vegetationstak för att samla upp och fördröja dagvatten. Dagvatten vid intensiva ytregn föreslås ledas via en ränna i bebyggelsens bakkant ut i stadens nät.

Maxflödet från området bedöms öka efter exploatering. Flödestopparna till dagvattennätet vid intensiva regn kan minskas genom att vattnet får passera någon typ av utjämningsmagasin.

I framtiden dagvattenutredning görs bedömningen att det finns goda möjligheter att belastningen på det befintliga dagvattennätet inte överskrider dagens samlade flöde från området vid dimensionerande regn samt att föroreningsbelastningen håller sig inom det rekommenderade riktvärdet 2 S för dagvattenföroreningar.

Uppvärmning planeras ske med fjärrvärme.

Plats för grovsopor planeras nära entréerna inom fastigheten. Hämtning av hushållssopor föreslås ske från gatan med lyft av nedgrävda sopbehållare på kvartersmark invid gångstråket.

### Gestaltning

Den nya bebyggelsen ska ges en karaktär som till skala och formspråk och med inslag av grönska känns igen i området och som tillför nya kvaliteter. De höga punkthusen föreslås få platsmurad tegelfasad med skiftande mönstersättning och mjuka former i hörn och på detaljer. Husen ska ges en enhetlig gestaltning men med variationer i detaljer mellan de olika byggnaderna.

Sockelvåningarna utformas med tydliga entréer från gatan.

Entréerna föreslås vara rejält indragna från fasad och ges en högre rumshöjd än övriga våningsplan. En halvprivat vistelsezon kan skapas på entrésidan för de boende med uteplatser, planteringar och lektytor samt en passage genom och mellan bostadshusen.

Lamellhuset placeras nära gatan mitt emot men förskjutet i förhållande till det befintliga lamellhuset. Entréer ska kunna nå både från gatan och gårdssidan. Den nedersta bostadsvåningen placeras ½ trappa upp för att undvika direkt insyn. Även lamellhuset föreslås få platsmurad tegelfasad. En liten, gemensam gård för utevistelse och lek föreslås anordnas på byggnadens nordvästsida.



En gångstig på kvartersmark föreslås på bebyggelsens södra sida mot naturområdet. Stigen, som ska kunna nås via entréer även från gårdssidan, kopplar samman den nya bebyggelsen och leder till en gemensam kvartersgård med möjlighet till uteplatser, lek och odling. Med hänsyn till närheten till spårområdet bör gränsen för kvarteret vara tydlig för lekande barn med till exempel staket eller häckplanering, som skiljer den planerade kvartersgården från naturområdet. Gränsen mot spåret förutsätts utformas med tillräckligt höga och säkra stängsel.

### **Planförslagets konsekvenser**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Det bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte områden av nationell eller internationell skyddsstatus. De planerade bostäderna bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

#### **Naturmiljö**

Planområdet har relativt stora topografiska skillnader vid gatan. Det är därför viktigt hur anslutningar mot mark och gata utformas. För att minimera intrång i naturmark föreslås parkering placeras i den souterrängvåning som uppstår naturligt mot gatan. Likaså föreslås husen placeras nära gatan så att förutsättningar finns för att värdefulla uppvuxna träd kan bevaras i planområdets västra del.

Ekologiska spridningssamband för groddjur och för barrskogsfåglar kan komma att påverkas av planförslaget. Intrång minimeras genom att trädridan närmast tunnelbanespåret bevaras och säkerställs genom att området behålls som naturmark.

Lågdelarna mellan punkthusen förses med vegetationstak (t ex sedum) med funktion att bl. a. fördröja dagvatten.

#### **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Området är beläget inom avrinningsområdet för Drevviken för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Med förslagen dagvattenhantering bedöms planförslaget inte påverka

vattenkvaliteten i Drevviken negativt eller motverka att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Exploateringen medför att stora delar av området blir hårdgjort med snabb avrinning som följd. Dagvatten föreslås infiltreras genom att ytor som inte ska vara körbara utförs med gräs/armerat gräs samt fördröjas genom att de låga huskropparnas tak utformas som sedumtak. Dagvatten från naturområdet samlas upp mellan bergskanten och bebyggelsen och avleds till dagvattenledning.

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

#### Landskapsbild/ stadsbild

Med planförslaget förändras gatans karaktär, förtätas och blir mer stadslig. I dagsläget är det ett ”glapp” mellan bostadsbebyggelsen norr och söder om planområdet. Befintlig bebyggelse är dessutom indragen från gatan och punkthusen från 1970-talet är glest placerade med parkeringsytor mellan. Tillsammans med den obebyggda kilen på andra sidan gatan skapar detta en otrygg passage utmed Lingvägen. Ny bebyggelse kan därför ge positiva konsekvenser för gatumiljön och stadsbilden. Förslaget bygger vidare på och utvecklar områdets stadsbyggnadsideal - enhetliga grupper som sinsemellan har ett tydligt eget uttryck.

#### Kulturhistoriskt värdefull miljö

Planområdet gränsar till kv Farinet 1 med bebyggelse som är särskilt värdefull ur historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt enligt Stadsmuseets klassning. Planområdet bedöms kunna bebyggas med bibehållande av befintliga värden för kvarteret Farinet. Avståndet mellan befintlig och ny bebyggelse kommer att vara ca 40 m. Byggnaden inom kvarteret Farinet kommer även i framtiden kunna uppfattas som en tydlig solitär.

#### Störningar och risker

##### *Buller*

Planförslaget innebär att riktvärden för buller från vägtrafiken och spårtrafiken kan klaras enligt ”Stockholmsmodellen” både vad gäller ekvivalent- och maxvärde. Den ekvivalenta ljudnivån kommer att vara under 55 dB(A) vid samtliga fasader.

Uteplatser med maxnivåer från tunnelbanan < 70dB(A) kommer att kunna anordnas för samtliga lägenheter på gemensamma gårdar men också på de flesta balkonger. Den nordvästra delen av det planerade lamellhuset bedöms få maxvärden på mellan 70-75 dB(A). Om enkelsidiga lägenheter anordnas här ska det vara tillåtet

att glasa in balkongerna. För den norra uteplatsen föreslås att någon typ av avskärmning anordnas mot buller och insyn.

#### *Vibrationer*

Närheten till tunnelbanan innebär risk för vibrationer i den föreslagna bebyggelsen. En utredning om markvibrationer från tunnelbanan har utförts. Mätningar och beräkningar i två mätpunkter har gjorts inom planområdet. Dessa har visat att ljudtrycksnivån kommer att överskrida riktvärdet i de nedersta våningsplanen i mätpunkterna om inte åtgärder vidtas.

För att minska stomljudet från tunnelbanan ska grundläggningen därför inte ske direkt mot berget. Makadam eller sand mellan berg och grundplatta kan vara en lösning eller också kan husen grundläggas på en stomljudsisolerande matta.

#### *Risk - spårområdet*

Lamellhuset placeras med närmaste fasaddel 15-30 m från spår och det nordligaste punkthuset ca 17-22 m från spår. För de övriga tre punkthusen ligger närmaste fasaddel 30-70 m från spår.

En riskutredning med avseende på människors säkerhet nära spårområdet har gjorts. Sannolikheten för att ett tåg ska spåra ur i höjd med aktuellt planområde bedöms vara låg. Sannolikheten för att en urspårning leder till att tåget lämnar spårområdet bedöms som relativt begränsad. Spårområdet ligger lite över marknivån inom planområdet. Höjdskillnaden bedöms med hänsyn till befintlig vegetation inte innebära en ökad risk för att ett urspårat tåg hamnar längre från spåret än om ingen höjdskillnad fanns. Något behov av säkerhetshöjande åtgärder i form av skyddsräll finns inte. Riskkällor som farligt godsleder och bensinstationer ligger över 400 meter från planområdet.

Sammantaget bedöms området kunna bebyggas ur risksynpunkt vad avser närheten till tunnelbanan.

#### *Risk – brand*

Förslaget innebär att brandfordon ska kunna nå bebyggelsen vid gatan. Det kommer inte gå att köra runt byggnaderna. Varje punkthus kommer att byggas med två trapphus.

#### **Planprocess**

Startpromemoria för planläggning av området godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 2013-10-17, § 8. I startpromemorian angavs att området planerades för ca 120 lägenheter i fyra punkthus. Under planarbetet har förslaget vidareutvecklats och punkthusen höjts 2 våningar. De motsvarar nu i höjd ungefär de befintliga punkthusen på norra sidan om Lingvägen. Norr om punkthusen



föreslås också ytterligare en byggnad - ett lamellhus om 5 våningar. Kontoret har bedömt att det har varit intressant att pröva ytterligare bebyggelse på denna plats, som dels är kollektivtrafikhärl, dels inte har några höga natur- eller vistelsevärden. Antalet lägenheter har utökats till ca 190 st.

#### Samråd

Planförslaget var på samråd 3 februari - 16 mars 2015. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets webbsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Södermalm/Farsta 2015-02-05. Öppet hus hölls i Tekniska Nämndhuset där 6 personer närvarade.

Under samrådet inkom 16 yttranden. De flesta remissinstanser var i stort sett positiva till planförslaget när det gäller bebyggelsens utformning. Synpunkter som framfördes av länsstyrelsen, SLL Trafikförvaltningen, Stockholm Vatten och Storstockholms brandförsvlar angående dagvatten, risker samt buller och vibrationer ledde till kompletterande utredningar som togs fram innan granskning. Närboende söder om planområdet ansåg den föreslagna bebyggelsen vara för hög med hänsyn till det lägre grönklassade, kulturhistoriskt värdefulla kvarteret Farinet. Stadsdelsnämnden uttryckte tveksamhet kring lamellhuset ur boendemiljösynpunkt. Trafikkontoret föreslog att Lingvägen skulle utformas med trädreder för att kompensera bortfall av träd. Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslog att hustaken skulle utformas för att bli lämpliga för installation av solceller/solfångare. Skönhetsrådet ansåg bland annat att det krävs ytterligare gestaltungsbearbetningar för lamellhuset för att få den skärpa i arkitekturen som platsen erfordrar.

Efter samrådet utökades planområdet till att omfatta ca 400 m av Lingvägen utmed planområdet och en sträcka söderut. Skälet är att några mindre fastighetsregleringar behövs för att säkerställa vägområdet för Lingvägens ombyggnad. Gatan behöver ingå i planområdet. Utöver detta har några mindre kompletteringar och förtydliganden gjorts efter samrådet som breddning av övergångsstället med cykelöverfart och redovisning av plats för snöupplag.

Stadsbyggnadsnämnden godkände 2015-12-10, §20 redovisningen av plansamrådet och uppdrog åt kontoret att ställa ut planförslaget för granskning.

### Granskning

Planförslaget har varit utställt för granskning under tiden 16 december 2015 – 10 februari 2016. 4 skrivelser kom in, varav en utan erinran (Storstockholms brandförsvär SSBF).

Länsstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att anta att länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen förutsatt att kommunen beaktar länsstyrelsens synpunkter gällande miljö kvalitetsnormer och säkerhet och risk för olyckor. Länsstyrelsen upplyser om att det finns en risk att de gröna tak som finns i planförslaget kan bidra till att ytterligare tillföra näringsämnen i Drevviken eftersom gröna tak ofta gödslas. Länsstyrelsen anser att andra genomförda eller långt planerade åtgärder inom planområdet som innebär att den totala mängden utsläpp kommer att minska kan lyftas fram i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser också att staden i planbeskrivningen behöver ta ställning till om riskerna för planområdet är acceptabla. Nu finns en beskrivning av riskerna men ingen bedömning. Länsstyrelsen föreslår också att naturområdet med tät vegetation mellan spårområdet och bostäderna kompletteras med fler träd, som utöver att utgöra ett visst urspårningsskydd även bidrar till minskat buller från tunnelbanan.

Fastighetsägare till kvarteret Farinet 1 anser att planerad byggnadshöjd är alltför hög. En lämpligare och mer proportionerlig byggnadshöjd skulle uppnås om antalet våningar minskades till 4-7 våningar.

SLL Trafikförvaltningen önskar att plankartan kompletteras med text om maximal vibrationsnivå. Trafikförvaltningen och Fortum önskar teckna genomförandeavtal med byggherren och kommunen för arbetenas utförande. Trafikförvaltningen anser att ett avtal bör vara tecknat innan detaljplanen antas.

### Revidering efter granskning

Ett förtydligande görs på plankartan under f<sub>1</sub> –fasader ska utföras i *huvudsak* i tegel, puts och sten.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

I ett yttrande framförs synpunkter på hushöjder. Kontoret anser att de föreslagna punkthusen motsvarar i höjd befintliga höga hus på den norra sidan av Lingvägen. Skalan är därför inte främmande för platsen med både höga och låga hus. Punkthus passar också väl in och gör det möjligt att utnyttja en svårt tomt på ett bra sätt.

Länsstyrelsen framför en rad synpunkter. Kontorets uppfattning är att gröna tak inte måste gödslas för att uppnå funktionen att fördröja och minska avrinningen. Kontorets bedömning är att skötsel av gröna tak är svårt att reglera genom planbestämmelse och föreslår därför inte det. Det gröna taket är också en viktig gestaltungsfråga – tanken är att det gröna taket ska läsas samman med naturen bakom. När det gäller risker med bebyggelse i närhet av tunnelbana finns stadens bedömning redovisad i den planbeskrivning som var utsänd för granskning. Kontoret föreslår inte att komplettera det befintliga skogsområdet med fler träd. Det behövs inte ur buller- eller risksynpunkt.

Under granskningen har inga synpunkter inkommit som föranleder kontoret att ändra förslaget till detaljplan. Ett förtydligande har gjorts på plankartan under f<sub>1</sub> –fasader ska utföras i huvudsak i tegel, puts och sten.

I enlighet med Trafikförvaltningens önskemål har ett *”Avtal avseende genomförande av nybyggnation i närheten av grön tunnelbanelinje vid Hökarängens station”* träffats mellan AB Storstockholms lokaltrafik (Trafiknämnden) samt SLL och Primula Byggnads AB.

Planförslaget är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och ingår i influensområdet för utbyggd tunnelbana.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden antar förslaget till detaljplan.

SLUT